ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170014 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 9-10. Rok wydania siódmy. | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 15 marca 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 206**

Konstrukcja przegród wodoszczelnych najnowszego typu.

Jak wiadomo statki nowoczesne podzielone są przy pomocy przegród wodoszczelnych na szereg przedziałów, co zapewnia w razie uszkodzenia poszycia i zatopienia nawet kilku przedziałów utrzymanie się statku na wodzie.

Dla wewnętrznej komunikacji parowca te przegrody stanowią jednak poważną przeszkodę, lub przynajmniej niedogodność. Dlatego też, zwłaszcza na statkach osobowych w przedziałach znajdują się dość liczne drzwi dla komunikacji wewnętrznej.

Wszystkie one winny posiadać niezawodzące urządzenia dla automatycznego zamknięcia w razie niebezpieczeństwa.

Urządzenia tego rodzaju stały się nawet specjalnością poszczególnych firm. Między innemi firma J. Stone i Co, która dostarczyła 35 drzwi szczelnych dla parowca transatlantyckiego Ile de France, zaopatrzyła już liczne większe statki w odpowiednie urządzenia, wytwarzając w ciągu szeregu lat typ tego rodzaju drzwi, który dziś uchodzi za najwięcej udoskonalony.

Według schematu, zwykłego dla urządzeń systemu Stone, drzwi te poruszać i zamykać szczelnie można czyto z mostku kapitana, czy też na miejscu. Jeśli drzwi zostały zamknięte z mostku, to znaczy gdy oficer dyżurny z obawy przed zderzeniem, np. w razie mgły, pozamykał drzwi wodoszczelne, to jednak można je otworzyć na miejscu, działaniem na dźwignię znajdująca się przy każdych drzwiach. Wówczas drzwi pozostają otwarte tak długo aż dźwignia stoi w pozycji na „otwarte", lecz zamykają się one automatycznie, jak tylko wypuścić dźwignię z ręki, po przejściu tego kto posługiwał się drzwiami. Dzięki temu urządzeniu, nie naruszając ogólnego zarządzenia zamknięcia wszystkich drzwi, pozostaje możność komunikowania się pomiędzy poszczególnemi przedziałami, brak czego bardzo odczuwać się na statku, zwłaszcza pasażerskim. W każdym razie urządzenie nie dopuszcza możności pozostawienia drzwi otwartemi po daniu z mostu sygnału zamknięcia automatycznego. Nie dosyć na tem, oficer dyżurny jest awizowany przy pomocy sygnału świetlnego (elektrycznego) pa każdem otwarciu jakichkolwiek drzwi. Na mostku znajduje się tablica z dyskiem kolorowym, mającym na sobie numery wszystkich drzwi. Dysk się oświetla gdy drzwi są zamknięte i gaśnie jak tylko któreś z drzwi się zaczynają otwierać.

W zwykłym czasie, gdy niema żadnego niebezpieczeństwa, można pozostawiać drzwi w stanie otwartym, zamkniętym lub nawpół otwartym i niezależnie od tego w jakiej pozycji znajdowały się przedtem, zamykają się one wszystkie na rozkaz automatyczny dyżurnego oficera. Odwrotnie, otworzyć drzwi z mostku już nie jest możliwe, należy to czynić na miejscu i każde drzwi muszą być otwierane zosobna, po tem dopiero, jak automatyczne zamknięcie wszystkich drzwi się zakończyło. Zastosowano taki system w tym celu ażeby uniknąć niebezpiecznego otwarcia drzwi na odległość w wypadku gdy któreś z pomieszczeń zostało zalane wodą i otwarcie drzwi wywołałoby zalanie wodą również sąsiedniego przedziału.

Urządzenie hydrauliczne dla zamykania drzwi, stosowane przez firmę Stone na rozmaitych statkach poruszane jest przy pomocy pomp parowych, albo przy pomocy rotacyjnych pomp elektrycznych. Pierwsze oczywiście są stosowane na parowcach, drugie zaś na motorowcach.

Pompy parowe zwykłe o podwójnym działaniu pędzą płyn do systemu rur, kończących się w głównym naczyniu manewrowem, skąd wychodzą rury, ułożone wzdłuż statku i połączone z naczyniami manewrowemi przy każdych z drzwi. Naczynie manewrowe z rozrządnikiem urządzone jest na mostku, działając na główne naczynie dla zamknięcia wszystkich drzwi. To główne naczynie rozrządowe połączone jest z systemem elektrycznym dzwonków alarmowych, dzwoniących

na 5—6 sekund przed rozpoczęciem zamykania się drzwi. Dzwonki rozpoczynają dzwonienie z chwilą gdy drzwi zaczynają się zamykać i dzwonią aż do chwili ich zamknięcia.

Ciśnienie hydrauliczne na drzwi udziela się im przy pomocy wału, zakończonego sztabą uzębioną działająca na tryby osadzone na osi drzwi.

Ażeby zapewnić działanie systemu parowego pompa jest parzysta i gdyby jedna nie działała, można uruchomić drugą.

Na motorowcach system zamykania pozostaje hydrauliczny. Rotacyjna pompa elektryczna otrzymuje poruszanie od zbiornika ściśniętego powietrza służącego na motorowcach Diesla do rezerwowego zapuszczania motorów. Niezależnie od pompy nacisk tego ściśniętego powietrza może sam trzy razy przed wyczerpaniem ciśnienia swego uruchomić system hydraulicznego zamknięcia drzwi, a mianowicie dwa razy zamknąć wszystkie drzwi i raz otworzyć wszystkie drzwi. Zastępuje on więc pompę zapasową.

Do hydraulicznego systemu zastosowany jest płyn niezamarzający, ażeby urządzenie nie zawiodło podczas silnego mrozu.

Uszkodzenie towaru przez wilgoć w ładowniach.

Jak wiadomo liczne towary nie wytrzymują przejścia z parowcem przez strefy wilgotne, jak np. strefa przyrównikowa, w nieuszkodzonym stanie, co częściowo hamuje przewóz takich towarów, częściowo wywołuje znane wypadki „awaryj" towarowych, t. zn. uszkodzenia towaru, aż do doprowadzenia jego do zupełnej niezdatności do użytku.

Niektóre towary obecnie chronione są od zjawisk tych, wywołanych przez nadmierną wilgoć, przez przewożenie ich w chłodniach, jak np. owoce, mięso, masło itp. Nie wszystkie jednak towary opłaci się w tak kosztowny sposób przewozić.

Przedewszystkiem drzewo północne bardzo poszukiwane na południowej półkuli musi odbywać podróż nadal w zwykłych ładowniach i jedynie od prawidłowego ładowania, oraz umiejętności kapitana zapewnić ładunkowi odpowiednią wentylację zależy czy towar nadejdzie na miejsce w odpowiednim stanie.

Drzewo np. może być ładowane tylko przy pogodzie suchej, a samo musi być również suche. Wymagają te przewozy dalekie ładowania większych statków, gdyż tylko takie opłaci się posyłać w daleką podróż, i ładowanie trwa miesiąc i więcej. Parowiec niezawsze wytrzymuje taką kalkulację i dlatego stosowane są jeszcze dla tych ładunków większe żaglowce.

Nie każde jednak drzewo, pozornie wysuszone, jak również inny ładunek widocznie suchy, są pozbawione wilgoci. Szczególnie łatwo wilgotnieje drzewo kolonjalne, oraz niektóre gatunki zboża, zwłaszcza kukurydza. O ile drzewo samo wydziela wilgoć w zmienionych warunkach, zboże nabiera wilgoci, tak np. nawet pszenica załadowana w stanie suchym nadchodzi do oddalonych portów oceanicznych ze stanem hygrometrycznym 11—14 %. Dobra wentylacja może zmniejszyć tę dodatkową wagę wchłoniętej wody, wobec czego przy dostawie zboża na miejsce może się okazać poważny ubytek wagi, co znowu ma dla przewożącego wzgl. sprzedawcy poważne znaczenie.

Cukier surowy, w szczególności gorszego gatunku, podlega również wahaniom hygrometrycznym. Drzewo należy do ładunków, które zachowują się podobnie jak cukier surowy, jednak na ładunki te działają w znacznie większym stopniu opary w ładowni, znany również jako skutek potnienia ścian.

Obecnie ściany wewnętrzne statku są prawie zewsze żelazne, z wyjątkiem oszalowania i okładów, czyli t. zw. „garnituru" chroniacego ładunek od zetknięcia się z żelazem dna ścian i sufitu. To oszalowanie i okłady drewniane nie zmieniają niczego w tem, że żelazne ściany stanowią wdzięczne powierzchnie zgęszczania się wilgoci wydzielonej z towarów. W każdym razie nie statek jest „winien" temu osadzaniu się, lecz natura towaru i stan powietrza ładowni, które pozwalają na osadzanie się nadmiaru wilgoci na tych żelaznych powierzchniach. Innym źródłem wilgoci w ładowni jest powietrze zewnętrzne, które przenika do ładowni podczas wentylacji.

Powietrze zewnętrzne pozornie suche, przedostając się do ładowni, w innych warunkach temperatury może zwiększyć wilgotność towaru jeśli nie odrazu, to przez to, że wilgoć jego zostanie wchłonięta przez towar a następnie przy oziębianiu się powietrza w ładowni, np. w nocy, lub po przejściu do stref zimniejszych wystąpi jako skroplona, przedewszystkiem na żelaznych częściach. W ten sposób nawet i wentylacja nie zabezpiecza towaru od zniszczenia przez zapocenie się ścian ładowni.

Sprawą powyższą bardzo się zajmują obecnie Amerykanie, mający ożywiony transport towarów pomiędzy swemi portami zachodniego a wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej, z posługiwaniem się kanałem Panamskim, który, jak wiadomo, leży w wilgotnej strefie Ameryki. Pewien badacz amerykański Biting, wykonał dwie podróże z Nowego Jorku do Vancouver i z powrotem przez kanał Panamski, badając stan ładunku, zwłaszcza blaszanych puszek od konserw, które w niezrozumiały sposób pokrywały się rdzą. Jako główną przyczynę występowania skroplonej wilgoci uważa on nagłe zmiany temperatury, lub chociażby zetknięcie się powierzchni ładunku mającego odmienną temperaturę z bardzo ciepłem lub zimnem powietrzem.

Rozróżnia on trzy rodzaje typowe osadzania się pary skroplonej w ładowni: 1) Wilgoć osadza się na bocznych ścianach okrętu, podczas gdy towar w widoczny sposób zostaje suchy. 2) Wilgoć osadza się na towarze podczas gdy ściany pozostają suchemi. 3) Wilgoć skrapla się na wewnętrznej (od strony ładowni) powierzchni pokładu i pokryw luk ładunkowych. Stąd kroplami spada na ładunek.

Dotąd przyjmowano powszechnie że rdza na puszkach konserw pochodzi ze spadających z góry kropel, jednak w tym wypadku musiałyby być zepsute tylko górne puszki. Badacz amerykański sądzi, że najczęściej uszkodzenie pochodzi jednak w tym wypadku, gdy wilgoć osadza się na samym towarze, a ściany i sufit pozostają suchemi. Ma to zachodzić według niego w tych wypadkach, gdy zachodzi dopływ ciepłego powietrza. Wówczas puszki pokrywaja się rosą i rdzewieją. Towar ucierpi również wówczas, gdy wpływa zimne powietrze. Wówczas pojawiają się liczne grzyby po zewnętrznej i wewnętrznej stronie skrzyń i na etykietach puszek. W obydwu wypadkach ściany okrętu mogą pozostawać suchemi i przy powierzchownych oględzinach można przeoczyć w ten sposób nawet stan rzeczy, przy którym towar się najbardziej niszczy. Bitting sądzi, że jedyną drogą dla ochrony towaru jest prawidłowa wentylacja.

Wymiary tego artykułu nie pozwalają jednak wskazać na rozmaite sposoby wentylacji, które zabezpieczają ten lub ów rodzaj dopływu powietrza. Wentylatory znajdują się zazwyczaj nad obydwoma końcami ładowni. Otwory wentylatorów są obracane i mogą być skierowane bądź na wiatr, bądź z wiatrem. Każdy więc wentylator może działać jako wywiewnik, lub jako nawiewnik. Ustawienie jednych wentylatorów jako nawiewników a drugich jako wywiewników może forsować wentylację. Ustawienie wszystkich wentylatorów jako wywiewników zmniejsza wentylację, itp. Dużo też zależy od tego, gdzie się kończą rury wentylacyjne w ładowni, co powoduje jakie powietrze — czy górne, czy też dolne jego warstwy w ładowni będą wyprowadzone wcześniej. Istnieją prócz tego ruchome rękawy dla zwiększenia działania wentylatorów, wyjątkowo dla zmniejszenia jego. Nieraz warunki pogody zmuszają do zamknięcia części lub wszystkich wentylatorów. W tych warunkach wentylacja jest dziełem doniosłem i bardzo subtelnem, na które kapitan zazwyczaj zwraca jaknajwiększą uwagę. Niemniej jednak ustawodawstwo handlowe morskie niedostatecznie jeszcze chroni towary przewożone morzem od szkód, które powstają od zapotnienia ładowni przez niewystarczającą dbałość podczas przewozów. Ze względu na olbrzymie straty, jakie z tego powodu pochodzą bardzo jest wskazanym, ażeby reglamentacja przewozów morskich coraz w większem stopniu zapewniała dobrą wentylację, zabezpieczającą towary przewożone morzem od zepsucia.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Plan wycieczek „Żeglugi Polskiej". Zapewnione zniżki kolejowe.

P. P. „Żegluga Polska" opracowała program wycieczek morskich na s. s. „Gdynia", który, jak wiadomo, znajduje się obecnie w przebudowie na stoczni Gdańskiej.

Pierwsza wycieczka ma opuścić Gdynię 24-go maja i na Zielone Świątki będzie w Kopenhadze. 31 rozpoczyna się następna wycieczka Bornholm—Kopenhaga; dalej idzie wycieczka do Sztokholmu. 16-go czerwca s. s. „Gdynia" wyrusza na dalszą wycieczkę 10-dniową do Państw Bałtyckich celem odwiedzenia portów Tallinu (Rewla), Rygi, Helsinki (Helsingförsu), Hangö, przyczem Noc Świętojańską spędzi w malowniczych szkerach finlandzkich. Dalej idą dwie wycieczki do Kopenhagi i Sztokholmu, 13-go lipca powtórzenie wycieczki do Finlandji, Łotwy i Estonji, później znowu wycieczki do Danji i Szwecji. 7-go sierpnia wyrusza wycieczka do Göteborgu .Szwecja i Oslö (Norwegja).

Następne wycieczki mają za cel swój Szwecję i Danję, przyczem ostatnia wycieczka powraca do Gdyni 26 września.

Pomiędzy dłuższemi wycieczkami s. s. „Gdynia" zrobi kilka krótszych podróży na nader malowniczą, z interesującymi zabytkami starożytnymi, granitową wyspę Bornholm.

Ceny biletów, razem z wyżywieniem i usługą od 295 złotych za wycieczkę do Kopenhagi.

S/S „Gdynia" będzie mógł zabrać do 100 podróżnych, przyczem będzie miał pewną ilość dwuosobowych luksusowych kabin na górnym pokładzie.

Ministerstwo Komunikacji wyraziło zgodę na udzielenie ulg kolejowych specjalnych dla uczestników wycieczek urządzanych przez „Żeglugę Polską", a mianowicie: za okazaniem zaświadczenia przedsiębiorstwa o odbytej wycieczce, pasażerowie będą płacili tylko 33 % biletu powrotnego z Gdyni do domu.

Tegoroczna podróż „Lwowa". Statek szkolny „Lwów", który pozostaje na zimowisku w Gdyni w basenie wewnętrznym szykuje się obecnie do podróży na morze Śródziemne i Czarne, która została wyznaczona w tym roku przez Departament Morski. „Lwów", zabierze ładunek cementu do jednego z portów Śródziemnego morza, poczem zwiedzi Konstantynopol i Konstanzę. W drodze powrotnej prawdopodobnie weźmie ładunek nawozów sztucznych z Tanisu. Podróż potrwa 4 miesiące. Odjazd nastąpi w połowie maja.

Olbrzymi transport ryżu w drodze z Indji do Gdyni. W chwili obecnej znajdują się w drodze do Gdyni z Rangoonu (Birma) dwa wielkie angielskie parowce z jednolitym ładunkiem ryżu dla wykańczanej obecnie łuszczarni ryżu przy basenie wewnętrznym portu. — Pierwszy parowiec „Keats" wiezie 6 000 ton ryżu i przybędzie do Gdyni już 10-go kwietnia. Na dzień ten nie tylko młyn dla łuszczenia ryżu będzie w ruchu, lecz również dojazd wolny do łuszczarni będzie pogłębiony do 9 metrów. W tym celu jedna z drag stale pracuje teraz w basenie wewnętrznym. — Ryż, przybywający do Gdyni bez pośrednictwa obcych portów i w wielkich partjach zasili nie tylko rynek polski, lecz również sąsiednich państw bałtyckich, co przyczyni się znakomicie do ożywienia portowego i handlowego Gdyni.

Rozbudowa portu w Gdyni. Po stronie południowej port rozbudowany zostanie znacznie dalej aniżeli pierwotnie przypuszczano. Największe prawdopodobieństwo realizacji ma projekt przewidujący budowę dwu wzgl. trzech krótszych molo, zwanych też pirami pomiędzy obecnem molo południowem a pomostem kuracyjnym. — Intensywność robót portowych w ostatnim czasie znacznie wzrosła. Przyszła nowa draga — „Gorinchen", która pracuje już za południowym końcem falochronu. Praca ta ma przygotować stawianie kęsonów w tym kierunku, już w części pierwotnym projektem nie objętej.

Roboty portowe w Gdyni. Nowe dragi. Prócz dragi „Gorinchem" przybyła tu jeszcze draga „Varsovie", typu dragi nr. XIII. — W zachodnim rogu basenu odbywa się ustawianie skrzyń i betonowanie nabrzeża, jak również intensywne pogłębianie dojazdu do łuszczarni ryżu. Przy magazynie rządowym układa się stały kabel dla dźwigów portalowych oddawna już tu ustawionych. Prawdopodobnie dźwigi te będą mogły już wkrótce być uruchomione. — Rządowe dragi „Nowa Draga" i „Gdańsk" oraz tabor szkut błotnych śpiesznie się remontują dla robót w portach Jastarni i prawdopodobnie również Helu. — Prace przy południowym końcu falochronu są chwilowo wstrzymane, ponieważ zapowiadają się zasadnicze zmiany w projekcie rozbudowy portu w kierunku wschodnim. Przewiduje się, że łamifala nie będzie się ukośnie zbliżać do lądu, lecz odchyli się, biegnąc dalej równolegle do brzegu.

Z życia portowego w Gdyni. W tych dniach zwiedziła port komisja międzyministerjalna. — Na kilku dni przed tem bawiła tu wycieczka angielska w związku z projektami gospodarczej rozbudowy portu. Jak wiadomo przybędą tu niebawem z Birmy (port Rangoon) dwa wielkie parowce angielskie z ładunkiem kilkunastu tysięcy ton ryżu, oraz zapowiada się powstanie anglo-polskiej linji pasażersko-towarowej. — Od soboty ruch w porcie nieco zmniejszony, na co wpływa mroźny i silny wiatr wschodni, spędzający statki z redy. Ładowanie w porcie jednak nie jest utrudnione, z wyjątkiem trzech miejsc zewnętrznych. Całkowita liczba miejsc przystosowanych dla ładowania statków przy nabrzeżach wynosi już obecnie 12, trzynaste się szykuje gorączkowo przy łuszczarni ryżu. Będzie ono dostępne dla największych parowców.

Ruch portu w Gdyni w poprzednim tygodniu. W ostatnim tygodniu ruch Gdyni już się podniósł ponad normę tygodniową ustanowioną w lutym. Zawinęło do portu 21 statków morskich (20 parowców, 1 motorowiec), o łącznej ładowności 16 794 t. r. n. Co do narodowości było statków: polskich 3, szwedzkich 10, norweskich 3, łotewskich 2, duńskich 2, niemieckich 1. Próżnych statków było 18, 1 przybył z tomasówką, 1 z saletrą, 1 z trawą morską. Ładunku na wejściu było 1 702 t. — Wyszło 21 statków o łącznej ładowności 16 672 t., w tem próżnych 2, z węglem 18, z resztą ładunku zbiorowego 1. Węgla wywieziono 35 603 t., w tem 1 292 t. węgla statkowego.

Ruch portu Gdyni w lutym. W miesiącu lutym, odznaczającym się rok rocznie najmniejszym ruchem w portach Bałtyku panowało w Gdyni znaczne ożywienie. — Zawinęły do portu w miesiącu 63 statki o łącznej ładowności 55 971 ton rej netto (w tej liczbie 60 parowców, 1 motorowiec, 1 żaglowiec z motor. pomocn. 1 lichtuga morska. W stanie próżnym przybyły 53 statki, 2 statki przyszły z pasażerami i towarem (7 pas. i 7 t. drobnicy), 3 z tomasówką (3000 t.), 3 z saletrą (2656 t.), 1 z ryżem (250 t.), 1 z trawą morską (90 t.). Pod względem narodowości statki na wejściu podzieliły się jak następuje:

polskich statków było 7 o łączn. ładowności 7 431 ton,
szwedzkich 25 o łącznej ładowności 18 096 ton,
niemieckich 8 o łącznej ładowności 7 590 ton,
łotewskich 7 o łącznej ładowności 7 294 ton,
duńskich 7 o łącznej ładowności 6 441 ton,
francuskich 3 o łącznej ładowności 4 967 ton,
norweskich 5 o łącznej ładowności 2 764,
angielskich 1 o łącznej ładowności 1 388.

Na wyjściu zanotowano 63 statki o łącznej ładowności 55 565 t. r. n. Wywieziono: na 51 statkach węgel, na 1 towar, na 1 reszta ładunku, 2 statki odpłynęło z pasażerami i drobnicą, 1 z pasażerami, 7 opuściło port bez ładunku. Wywieziono na statkach w lutym 105 697 t. węgla, w tem 4 638 t. statkowego, towaru i drobnicy 223 tony. Pasażerów odjechało morzem 756.

Powyższe dane wskazują, że mimo krótkości miesiąca i trudnej dla żeglugi pory roku ruch portowy był bardzo ożywiony. Zwłaszcza pocieszającym objawem jest pojawienie się większych pozycyj w imporcie. Pod względem importu luty z 6 003 t. ładunku jest miesiącem rekordowym, a jednak następne

miesiące go niewątpliwie i pod tym względem przewyższą, gdyż port gdyński przystosowuje się do importu większych ilości rudy, nawozów sztucznych, ryżu, śledzi solonych i innych towarów.



Ruch portu gdańskiego w poprzednim tygodniu. Przeważa ruch wejściowy ze 118 statkami nad wyjściowym z 106 statkami, co jest zapowiedzią wiosennego ożywienia po miesiącu lutym, który zawsze ma ruch zmniejszony. Wśród statków na wejściu było: próżnych 65, z drobnicą 25, ze świeżą rybą 6, ze śledźmi 3, z pasażerami i drobnicą 3, z żelastwem 8, oraz po 1 z węglem, rudą żelazną, tomasówką, saletrą, azotniakiem, samochodami, olejem, pszenicą. Ze statków na wejściu było parowców 100, motorowców 4, żaglowców z motorem 7, holowników 5, 1 motorowiec cysternowy, 1 draga. Pod względem narodowości statki przybyłe podzieliły się jak następuje: 6 polskich, 3 gdańskie, 19 duńskich, 26 szwedzkich, 35 niemieckich, 5 angielskich, 6 norweskich, 6 łotewskich, 3 francuskie, 1 włoski, 2 holenderskie, 2 belgijskie, oraz po 1 fiński, grecki, jugosłowiański, austrjacki.

Na wyjściu wśród 106 statków było z węglem 44, z drobnicą 16, próżnych 14, z drzewem 13, z drzewem i drobnicą 5, z cukrem 5, z pasażerami i drobnicą 3, z jęczmieniem 2, z solą potasową, drzewem i otrębami, melasą, superfosfatem po 1.

Ruch towarowy był również większy niż w poprzednim tygodniu. Przeładowano ze statków na kolej 10 275 t. nawozów sztucznych, 10 735 t. żelastwa,8 6 268 t. rudy żelaznej i 6 041 t. innych towarów. — W eksporcie przeładowano z kolei: 86 753 t. węgla, 867 wag. drzewa, 157 wag. zboża, 64 wag. cukru i 955 wag. innych towarów. Szczególnie się ożywił w eksporcie wywóz drzewa, w imporcie zaś dowóz nawozów sztucznych, śledzi solonych i świeżej ryby.

Ruch portu gdańskiego w lutym. Ruch portowy w miesiącu lutym był znacznie słabszy aniżeli w styczniu. Pod względem liczby okrętów i tonażu nie prześcigniono również lczb z lutego 1927 r., których wysokść jednak tłumaczyła się jeszcze sytuacją wytworzoną przez strajk angielski. Obecnie ruch statków na Bałtyku jest wszędzie zmniejszony pod wpływem niekorzystnej sytuacji frachtowej. Już w ostatnich dniach lutego nastąpiło jednak ożywienie, wobec czego w marcu liczyć można znów na przekroczenie rekordów zeszłorocznych co do ruchu statków i towarów w porcie.

Przybyły w lutym do portu gdańskiego 452 statki morskie o łącznej ładowności 265 818 ton rejestrowych netto, w tej liczbie polskiego tonażu 6.204 t., gdańskiego 2.419 t., duńskiego 48.596 t., szwedzkiego 47.857 t., norweskiego 10.896 t., francuskiego 11.611 t., fińskiego 7.834 t., jugosłowiańskiego 5.207 t. itd.

Ciekawem zjawiskiem były dwa wielkie parowce jugosłowiańskie, które przywiozły pełny ładunek nawozów sztucznych z Chili i portów morza Śródziemnego.

Ruch towarowy mimo zmniejszonego ruchu okrętów był znaczny. Wywieziono 381 000 t. węgla, 78 600 t. drzewa, 8.600 t. cementu, 9.183 t. cukru, 9.495 t. owoców strączkowych, 4.950 t. jęczmienia, 1.614 t. rafinady, 1.390 t. soli potasowej, 1.175 t. soli, 3.228 t. ropału, 1.075 t. melasy, 2.610 t. parafiny, 638 t. smoły drzewnej, 967 t. koniczyny 346 t. świeżego mięsa itd. Wwieziono: 29.900 t. żelastwa, 26.600 t. rudy żelaznej, 18 000t. saletry chilijskiej, 5 000 t. tomasówki, 3 310 t. fosforytów, 2 200 t. śledzi solonych, 2 160 t. pszenicy, 5 100 t. azotniaku wapnia 1 265 t. smalcu, 800 t. skór solonych, 991 t. olejów, 545 t. ryżu, 632 t. żelaza i stali, 580 t. tłuszczy, 362 t. wełny, 158 t. bawełny, itd.

Ruch osobowy był nieznaczny na wejściu (235 osób) i mniej niż średni na wyjściu (1 352 pasaż., w tej liczbie 285 do Nowego Yorku, 561 do Hullu i 360 od Londynu, prawie wyłącznie dla dalszej podróży do Ameryki).



Określenie ustawowe portu morskiego w Tczewie. W Dz. Ustaw nr. 26 z d. 6 marca poz. 233 ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z mocą ustawy, dotyczące poddania kapitanatu portu morskiego w Tczewie Urzędowi Marynarki Handlowej w Gdyni i uregulowania innych spraw związanych z żeglugą morską w porcie tczewskim.

Do zakresu działania kapitanatu morskiego w Tczewie należą wszystkie sprawy związane z bezpieczeństwem statków morskich zawijających do portu oraz pobieranie opłat portowych. Organizację bliższą kapitanatu określi rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu (Art. 1).

Granice portu morskiego w Tczewie ustali rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych (Art. 2).

Port morski w Tczewie może być portem macierzystym dla statków morskich. Rejestracja takich statków odbywa się przy sądzie powiatowym w Wejherowie (Art. 3).

Ustawa z dnia 25 lipca 1924 roku o morskich opłatach portowych niema zastosowania do portu morskiego w Tczewie. Pobierane będą specjalne opłaty portowe, które ustali rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu, a które nie mogą być wyższe od opłat powołanych ustawą (Art. 4).

Wykonanie powyższego rozporządzenia poruczone jest Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych i z Ministrem Komunikacji, oraz z innymi zainteresowanymi ministrami (Art. 5).

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 10 marca jako dniem ogłoszenia (Art. 6).



RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Minął jeszcze jeden miesiąc nowego roku ale i ten nie przyniósł poprawy dla rybactwa. Tak samo jak w styczniu ryby było niewiele, a w dodatku pogoda nie sprzyjała wyjazdom na morze. Było kilkanaście dni bardzo wietrznych, pozatem pływająca kra również przeszkadzała często przy uprawianiu połowów. Dużo lodu wypłynęło z zatoki Puckiej 8 lutego, kiedy silne wiatry północno-zachodnie zupełnie wysunęły lód z zatoki dalej na małe morze. W końcu miesiąca jednak zatoka powtórnie pokryła się lodem.

Wszystko to razem odbiło się na zarobkach rybaków i tylko rybacy z wioski Hel mieli dosyć dobry dochód z połowu łososi. Inni nie zarobili nawet na chleb.

Łososie zaczynają zbliżać się ku brzegom. Mniej już ich łowi się na wielkim morzu taklami, a więcej pławnicami — bliżej brzegów, nawet w zatoce. W Jastarni próbowano łowić niewodami przybrzeżnemi ale bez powodzenia.

Z powodu zbliżania się łososi dużo kutrów wyjeżdża z pławnicami. W pierwszych dniach marca kilkanaście kutrów udało się na Bałtyk. Wyprawa ta omało nie zakończyła się smutno. Napłynęło sporo lodów z północy i wschodu więc kutry zostały uwięzione i nawet niektóre cokolwiek uszkodzone przez lody. Wysłano na pomoc statki parowe: holowniki „Tur“ — Urzędu Marynarki Handlowej i „Krakus“ — Dowództwa Floty. Wszystkie kutry wyratowano z lodów: jedne przez holownik „Tur“ a reszta przez przechodzące w pobliżu statki handlowe.

Nareszcie rozpoczęto oddawna zamierzone i stale z rozmaitych powodów odkładane rozdawanie działek rządowych dla osadników-rybaków na Helu. 2-go marca komisarz ziemski przydzielił i oddał w posiadanie kilkudziesięciu rybaków przyznane im działki, nad brzegiem zatoki, między wioską i domami wydziału powiatowego. Działki mają po kilkaset metrów powierzchni. Urząd Ziemski ma przyznać kredyty budowlane by osada rybacka mogła częściowo powstać jeszcze w tym roku. Przyczyni się to w znacznej mierze do usunięcia braku mieszkań, da możność młodym rybakom założenia własnego ogniska i pozwoli im na korzystanie z portu rybackiego, znajdującego się najbliżej dogodnych miejsc dla połowów. Bo tylko dlatego, że rybacy z wioski Hel mają port i dobre miejsca połowów wzrósł ich dobrobyt i można nazwać ich bogaczami w porównaniu z resztą rybaków półwyspu.

Przy tworzeniu osady trzeba jedno mieć na widoku: osada powinna być rozbudowana prawidłowo, podług planu, aby nie miała wyglądu istniejących chaotycznie zabudowanych wiosek rybackich.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą stał w ostatnim tygodniu pod znakiem dowozów wagonowych przez Saśnice i statkowych świeżej ryby z połowów szwedzkich, norweskich i duńskich. Dzięki tym dowozom utrzymały się na niskim poziomie ceny na świeże śledzie i świeże dorsze, co nie było również bez wpływu na inne tańsze gatunki ryb.

Połowy norweskich śledzi były niezłe; do Gdańska przywieziono śledzie norweskie świeże na parowcach Stabil i Svalbad. Ceny na norweskie śledzie wynosiły 0,20 guld. na funt. Norweskie śledzie przywiezione zostały na parowcach Aegir i Norman, a prócz tego wprost z Göteborga koleją via Trelleborg—Saśnice. Ceny na śledzie szwedzkie, które były znacznie mniejsze, były niższe: 0,15 — 0,18 gld. za funt. Duńskie kutry przywiozły z Bornholmu większą ilość żywych dorszy, które szły po cenie 0,30, 0,45 gld. za funt.

Dla reszty ryby ceny były utrzymane, a odbyt był bardzo dobry. Sprzedawano świeże łososie po 2,50—2,80 gld., sandacze po 1,70, szczupaki po 1,80—2,— gld. Karpie po 1,80, sardele po 0,60—1,20 gld. Wędzone sielawki (szproty) po 0,50, flądry po 1,30—1,50 węgorze 4,50—5,50, buklingi po 0,80.

Handel śledźmi odbywał się przy wysokich cenach. Szkockie zapasy zostały wyczerpane: z angielskich śledzi przybyły większe partje na parowcu Samlaness z Yarmouth i Lowestoft. Ceny na śledzie połowów angielskich pójdą jeszcze w górę, gdyż nowe połowy rozpoczną się zgodnie z uchwałą powziętą przez rybactwo angielskie dopiero pomiędzy 20 czerwca a 3-im lipca, wobec czego nowy towar przybywać będzie dopiero w lipcu. Postanowienie rybaków angielskich pod przewodnictwem władz rybackich tłumaczy się dążeniem do usunięcia z rynku niedojrzałych gatunków śledzi. Postanowienie oczywiście przyczyni się do tem silniejszego oczyszczenia rynku śledziowego ze starych zapasów, które już dziś są nikłe.

Notowano ostatnio najlepsze Large Matties Castlebay i Stornoway 95 sh., Selected Matties i Medium Matties od powiednio o 10 sh. tańsze. Notowania te są za dwie półbeczki, Trade Mark Matfulls 57 sh.. Trade Mark Matties 52—54 sh, zwykłe Matfulls 48—50 sh., zwykłe Matties 45 sh. do 47 sh. Crown Matties 45,50 sh., Tornbellies 30 sh.

Śledzie Yarmouth wyższe Trade Mark Matfulls 53 sh., takież Matties 50—51 sh. Zwykłe Matfulls 49 sh., zwykłe Matties 48 sh. Wszystko za całe beczki, półbeczki są droższe o 4 sh. na dwu półbeczkach.

Śledzie norweskie przybyły ostatnio parowcem Themis. Największym popytem cieszą się 6—600 sztukowe beczki i 6—700 sztukowe, a co do połowów to śledzie wiosenne 1927 roku cieszą się większym popytem, gdyż są lepsze niż obecne śledzie zimowe i jesienne. Ceny są na Vaarheringe 1927 roku 5—600 sztukowe 26 sh., na 6—700 sztukowe 27 sh., Sloeheringe 1928 roku 5—600 sztukowe 23 sh., 6—700 sztukowe — 24 sh. Półbeczki są droższe o 3 sh. na 2 półbeczkach. Ceny rozumieją się franco wagon lub parowiec bez cła.

Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

27 lutego:
gd. par. **Phönix** 16 z Helu.

29 lutego:
duń. ż. z mot. **R. Jörgensen** 11 z Kjerteminde.

1 marca:
niem. ż. z m. **Möwe** 3 z Słupska,
niem. ż. z m. **Habicht** z Słupska.

2 marca:
niem. ż. z m. **Seeadler** z Słupska,
niem. ż. z m. **Einigkeit** z Kołobrzegu.

4 marca:
niem. ż. z m. **Max** 13 z Svaneke,
szw. p. **Aegir** 78 z Göteborga (śledzie),

5 marca:
niem. ż. z m. **Seeadler** 5 ze Słupska.

6 marca:
duń. ż. z m. **Hanne Marie** 7 z Christiansö,
duń. ż. z m. **Vega** z Svaneke,
duń. ż. z m. **Agnes** 16 z Helu,
nim. ż. z mot. **Willy** 9 z Karrebäksminde,
niem. ż. z m. **Möwe** 3 ze Słupska.

7 marca:
duń. ż. z m. **Karolina Maria** 10 z Helu,
duń. ż. z m. **Negrin** 9 z Helu
szw. par. **Norman** 87 z Göteborga (śledzie).

8 marca:
niem. ż. z m. **Capella** 67 z Królewca,

9 marca:
duń. ż. z m. **Karoline Maria** 10 z Rönne.
duń. ż. z m. **Nikoline** 9 z Rönne.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

26 lutego:
szw. par. **Norman** 87 z Göteborga,
niem. p. **Carl Rehder** 262 z Egersundu,
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga 1028/1 i 558/2 beczek.

1 marca:
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 z Lowestoftu 2888/1 i 925/2 beczek.

7 marca:
norw. par. **Samlanes** 500 z Yarmouth 3277/1 i 4300/2 beczek.
norw. par. **Svalbard** 70 z Hangösundu.

8 marca:
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga 1406/1 i 335/2 beczek.

9 marca:
niem. par. **Gertrud** 504 z Yarmouth.

11 marca:
niem. par. **Elisabeth** 287 z Yarmouth.

O podniesienie dochodów portowych i o udoskonalenia portowe.

Pisaliśmy już niejednokrotnie o koniecznościach wprowadzenia z jednej strony udoskonaleń portowych, z drugiej zaś o podniesieniu wpływów portowych, gdyż jak wiadomo interes ekspedycyjny i żeglugowy sowicie płacić winien za korzyści i możliwości jakich one im udzielają.

Pisaliśmy już o tem, wzorując się na przykładzie Antwerpji, jak konieczne jest zaprowadzenie telefonów nie tylko na nabrzeżach, lecz również w formie kontaktów i przenośnych aparatów na samych okrętach.

Myśl nasza została pochwycona w Gdańsku i „Danziger Zeitung“ specjalnie poruszyła konieczność udoskonalenia sieci telefonicznej w porcie gdańskim.

Bardzo, oczywiście, pożądane jest dla interesów naszego handlu i żeglugi ażeby w porcie gdańskim sieć telefoniczna została udoskonalona, a o wykonaniu tego udoskonalenia myśleć winny oczywiście miasto i Rada Portu.

Byłoby jednak pożądanem żeby i w Gdyni nie odkładano sprawy na później, aby już w budującym się porcie z jego niedoskonałościami, a nie w porcie dokończonym kiedyś za 5 lat, (oczywiście w fantazji, gdyż rozbudowa portu nigdy się nie kończy chociażby ze względu na konkurencję) powstały połączenia telefoniczne dla statków **już zaraz, w najbliższym czasie.**

Gotowi jesteśmy posłyszeć odpowiedź, że to tylko tam, gdzie ładuje się drobnica i ładują się kosztowniejsze towary a odjazdy są terminowe i port jest rozległy konieczne są telefony na statkach.

Odpowiemy jednak na to, że zaspokojenie potrzeb dopiero powstających jest najlepszym bodźcem rozwoju portu i że zaprowadzenie zawczasu telefonów może przynieść prędzej realne korzyści aniżeli zatopienie jednej skrzyni betonowej, która kosztuje więcej niż całe urządzenie kontaktów na miejscach postoju i przenośnych telefonów w całym porcie. Urządzenie tego rodzaju rentuje się i przynosi dochód natychmiast, pokrywając koszta założenia w paru latach.

Druga sprawa, którą również bieżemy dla przykładu, to sprawa racjonalnego podniesienia opłat i dochodów w porcie. Wszędzie gdzie zachodzą świadczenia, a świadczeń tych niech będzie jaknajwięcej, wypada brać odpowiednie opłaty, gdyż czas to pieniądz, a tam gdzie w budującym się porcie coś się robi za darmo, w innych portach pobierają wysokie opłaty.

Bierzmy np. holowanie, które również w Antwerpji jest jednym z głównych dochodów portowych. Ścisłe opracowanie eksploatacji holowników z dokładnem obliczeniem czasu zużytego nietylko na holowanie faktyczne, lecz również na oczekiwanie i na niewykonane holowanie bez odmowy, lecz oczywiście ze ścisłem zamówieniem na piśmie żądania pomocy z podaniem godziny, — oto racjonalne i pewne źródło dochodu nowoczesnej eksploatacji portu.

Żegluga wewnętrzna.

Hipoteki na statkach żeglugi wewnętrznej w Niemczech. Hipotekowanie na statkach żeglugi wewnętrznej ponownie się rozwinęło na Renie. Pożycza się na warunkach 6,5—7 % rocznego a prócz tego 6 % prowizji. Wysokość hipoteki wynosi 60 % wartości statku. Kredyt holenderski dla niemieckich statków jest przytem korzystniejszy, gdyż zadawalnia się mniejszą prowizją. Szczególnie kredyt ten ma doniosłe znaczenie przy budowie nowych statków, która odbywać się może z wpłaceniem należytości na raty, a prócz tego z obciążeniem statków hipoteką.

Pośpieszna komunikacja na Łabie pomiędzy Dreznem a Szwajcarją Saską. Bieżącego lata ma być zorganizowana komunikacja pośpiesznemi statkami pomiędzy Dreznem a Szwajcarją Saską. Każdy statek będzie w stanie wziąść 80 osób. Organizuje tę linje sasko-czeskie towarzystwo żeglugi parowej.

Również u nas na poszczególnych odcinkach dróg wodnych przydałoby się zaprowadzenie komunikacji pośpiesznej, gdyż dotychczasowa nie daje możności w pełni wykorzystać zalet przyjemnej letniej komunikacji wodnej.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

26 lutego: duń. par. **Vera** 721 t. z Helsingöru próżny (Polsko-Skand.).

29 lutego: niem. par. **Helene** 1 324 t. z Sönderborga próżny (Speed), pol. par. **Kraków** 1 122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska), łot. par. **Stephanie** 438 t. z Królewca próżny (Reinhold), niem. par. **Altenfelde** 1 494 t. z Landskrony próżny (Reinhold).

1 marca: szw. par. **Kjell** 688 t. z Karlskrony próżny (Polsko-Skand.).

2 marca: franc. par. **Pologne** 1 841 t. z Havru z 1 pasażerem i 45 t. drobnicy (Co Gen. Transatl.), łot. par. **Kaupo** 1 458 t. z Kopenhagi próżny (Polsko Skand.).

3 marca: szw. par. **Gundborg Segrell** 845 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Reinhardt** 541 t. z Aalborga próżny (Pol. Ag. Morska).

4 marca: niem. par. **Ottilie** 286 t. z Hamburga z 233 t. ryżu (Hartwig), szw. par. **Otis** 760 t. z Rönneby próżny (Polsko-Skand.).

5 marca: łot. par. **Kurland** 429 t. z Sarpsborga próżny (Polski Lloyd), norw. par. **Bomma** 461 t. ze Skien z saletrą (Polski Lloyd), szw. par. **Camelia** 858 t. z **Goteborga** próżny (Hartwig).

6 marca: niem. par. **Brünhilde** 863 t. z Rotterdamu z tomasówką (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Vendia** 628 t. z Fredericji próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Robert** 1 604 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.).

7 marca: niem. par. **Phila** 727 t. z Korsöru próżny (Pol. Ag. Morska).

8 marca: franc. par. **Virginie** 3 463 t. z Havru z 21 pasażerami i 17 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.).

10 marca: norw. par. **Bruse** 1 010 t. ze Skien z saletrą (Polski Lloyd), szw. par. **Edward** 734 t. z Odense próżny (Speed), norw. par. **Dea** 1 460 t. z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Ragnar** 434 t. z Kjöge próżny (Speed).

Na wyjściu:

28 lutego: łot. par. **Sigulda** 1260 t. do Gdańska próżny (Hartwig), norw. par. **Jern** 530 do Bergen z węglem (Polsko-Skand.).

29 lutego: szw. par. **Mercur** 800 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Vera** 721 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), duń par. **Vendia** 628 t. do Fredericji z węglem (Hartwig).

1 marca: łot. par. **Skouts** 1 329 t. do Rygi z węglem (Hartwig), szw. par. **Elsie** 840 t. do Ahus z węglem (Polsko-Skand.).

2 marca: łot. par. **Stephanie** 438 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), franc. par. **Pologne** 1 841 t. do Havru z 310 pasażerami i 16 t drobnicy (Co Gen. Transatl.).

3 marca: niem. par. **Helene** 1 324 t. do Hadersleven z węglem (Speed), pol. par. **Kraków** 1 122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

4 marca: szw. par. **Kjell** 688 t. do Ahus z węglem (Polsko-Skand.)

5 marca: niem. par. **Altenfelde** 1 494 t. do Drammen z węglem (Reinhold), niem. par. **Ottilie** 286 t. do Lipawy z resztą ładunku (Hartwig).

6 marca łot. par. **Kaupo** 1 458 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.). niem. par. **Reinhardt** 541 t. do Koldingu z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Otis** 760 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Bomma** 462 t. do Gdańska z resztą ładunku (Polski Lloyd).

7 marca: łot. par. **Kurland** 429 t. do Lipawy z węglem (Polski Lloyd).

8 marca: szw. par. **Gundborg Segrell** 845 t. do Kjöpsviku z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Camelia** 858 t. do Goteborga z węglem (Hatrwig).

9 marca: duń. **Vendia** 628 t. do Lekorgu z węglem (Polsko-Skand.), franc. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 220 pasażerami i 9 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.).

10 marca: niem. par. **Brünhilde** 863 t. do Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. **Phila** 727 t. do Dramen z węglem (Pol. Ag. Morska).

11 marca: norw. par. **Bruse** 1 010 t. do Gdańska próżny (Polski Lloyd).

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

14 lutego: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Margareta 170 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Prowe), kan. port.), niem. par. Dione 557 t. z Bordeaux z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Marianne 609 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Nordmark 568 t. z Rouen z żelastwem (Reinhold, kan. port.), norw. parow. Torefjell 1504 t. z Oslo próżny (Reinhold, Westerplatte), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), szw. par. Gudrun 483 t. z Malmö próżny (Bergenske, wolna strefa).

14 lutego: lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Artus), niem. hol. Diomedes z niemiecką licht. Fulda 645 t. i Werra 649 t. z Holtenau i Randersu próżne (Voigt, kan. port.), niem. par. Botilla Russ 583 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), niem. par. Helmwiege 660 t. z Królewca próżny (Voigt, Raiffeisen), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kolej nadw.).

15 lutego: duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Amazone 379 t. z Helsingborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Heinrich Schuldt 612 t. z Rouen z żelastwem (Voigt, Holm), niemiecki par. Heinz Ferdinand 538 t. z Faarborga próżny (Pam, Westerpl.), fr. par. Chateau Lafite 1284 t. z Bordeaux przez Gdynię z towarem (Worms, kolej nadw.). szw. par. Iris 196 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.).

15 lutego: niem. par. Kondor 448 t. z Rotterdamu z towarem (Norddt. Lloyd, wolna strefa), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), pol. par. Wilno 1122 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplate), niem. par. Danzig 575 t. z Coer z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa).

16 lutego: duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. par. Vineta 299 t. z Yarmouth ze śledziami (Reinhold, kan port.), niem par. Stormarn 845 t. z Kopenhagi próżny (Westerpl.), gd. hol. Johannes Westphal z licht. Danzig II. 596 t. z morza próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Gertrud 504 t. z Yarmouth ze śledziami (Reinhold, kan. port.), niem. par. Elbing II. 115 t. z Hoganäs z żelastwem (Voigt, Holm), fr. par. Oise 1264 t. jako do portu ukrycia z węglem (Mory, Wisłoujście), grecki par. Maria Theresa z Huelvy z rudą (Schenker, Wisłoujście).

16 lutego: niem. hol. Simson i Seeadler i Weichsel z ściągniętym z mielizny parowcem Maria Theresa z Scholpin (Voigt i Weichsel). łot. par. Mars 280 t. z Yarmouth ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), niem. par. Kate 903 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan port.), szw. par. Iwar 714 t. z Sölvesborga próżny (Pam. b. port ces.), duń. żagl. Althea 63 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswind, Westerpl.), niem. par. Commercial 286 t. z Inverkeithing z żelastwem (Reinold, kan. port.).

17 lutego: austr. mot. Donau 268 t. z Królewca ze zbożem (Ganswindt, kan. port.), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic kan. port.), szw. par. Blanche 210 t. z Sztokholmu próżny (Thor Hals, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 tż z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. par. Karin 197 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, kan. port.), duń. par. Wendia 627 t. z Randersu próżny (Joh. Ick, kolej nadw.), duń. draga ssąca Sydhavn 212 t. z Kopenhagi próżna (Reinhold, Westerpl.), niem. hol. Fairplay 14 z fr. par. Capafric 2663 t. z Antwerpji próżny (Stocznia Gdańska), szw. par. Fortunatus próżny (Bergenske, b. port. ces.).

17 lutego: szw. par. Fortunatus 733 t. z Randersu próżny (Bergenske), niem. par. Hochsee 756 t. z Caen z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw. par. Blenda 1139 t z Meloyvar z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par Industria 1277 t. z Malmö z rudą (Schenker, wolna strefa).

18 lutego: niem. par. Marta Schröder 344 t. z Haderslevn próżny (Behnke i Sieg, Pommerensdorf), niem. par. Kurland 770 t. z Koldingu próżny (Artus, Westerpl.), jugosłow par. Nevestinje 3514 t. z Tocopilla z saletrą (Reinhold, kolej nadw.), szw. par. Felicia 687 t. z Tallinu próżny (Bergenske, wolny port), niem. par. Elin 346 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan port), norw. par. Nestfold 611 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), łot. par. Kaupo 1458 t z Kopenhagi próżny (Artus, Westerplatte), duń. par Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Joh. Ick, kolej nadw.), łot. par. Kokness 1044 t. z Aalborga próżny (Voigt, Wisłoujście). szw. par. Indusar 35 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), łot. par. Konsul P. Dannebergs 1744 t. z Gandawy próżny (Voigt), niem. par. Victoria Köpke 202 t ze Szczecina próżny (Artus).

18 lutego: fsk. par. Nina 1180 t. z Bony z fosfatem (Warta, wolna strefa), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z pszenicą (Lenczat, kan. port), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.).

19 lutego: niem. par. Alsen 598 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), szw hol. Holger 14 t. z szw. licht. Halsta III. 473 t. z Słupska próżne (Behnke i Sieg, wolny port), łot. par. Linhope 814 t. z Kilonji próżny (Shaw, Lowell, kan port.), duń par. Danefeld 724 t. z Oslo próżny Shaw, Lovell, kan. port.), szw. par Oxtis 759 t. z Rygi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), łot. par. Lucy 2317 t z Svendborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Nordöst 628 t. z Varbergu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Gisela Schröder 522 t z Holtenau próżny (Mory, Alldag), łot. par Maiga 87 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Sven 191 t. z Tallinu i Lipawy z towarem (Reinhold, kan. port.). niem par. Vulcan 347 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Sylvia 598 t. z Masnedsundu próżny (Prowe, kan. port.).

20 lutego. szw. mot. Vera 221 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń par. Hjortholm 866 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Hafnia 1159 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Alldag), norw. par. Skolma 1317 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Farö 277 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, kan. port.), łot. par. Viesturs 338 t. z Svendborga próżny (Artus, Westerplatte).

20 lutego: łot. par. Talvaldis 252 t. z Dowru z żelastwem (Bergenske, Holm), duń. par. Frieda 1270 t. z Göteborga próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Urzula Fischer 1593 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), niem. par. Pregel 196 t. z Oslo z żelastwem (Artus, kan. port.), niem. par. Bernhard 367 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), szw. par. Thetis 83 t. z Göteborga ze śledźmi (Ganswindt), niem. par. Najade 394 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan port.).

21 lutego: niem. par. Borkum 652 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), niem. par. Elisabeth 287 t. z Yarmouth ze śledzmi (Reinhold, kan. port.), niem. par. Hansa 611 t. z Rosyth z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Rhenania 430 t. z Sönderborga próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Landskrony próżny (Polsko-Skand.), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, kolej nadw.).

21 lutego: ang. par. Kolpino 1463 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kolej nadw.), duń. par. Esther Maria 1116 t. z Kopenhagi próżny (Mory, Westerpl.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg (wolny port), duń par. Victoria 1160 t. Z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand, b. port. ces.), duń. par. William Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Merkur 800 t. z Oskarshamnu z rudą (Schenker, kan. port. norw. par. Bomma 461 t. z Oslo z towarem (Bergenske, wolny port), niem. par. Helene 162 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), duń. par. Carl 166 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.),

22 lutego: łot. par. Kurbads 1182 t. z Antwerpji z tomasówką (Voigt, kan. port.), niem. hol. Gladiator 22 t. z licht. Oldenfelde 675 t i Hamfelde 677 t. z Holtenau próżne (Voigt, kan. port.), niem. par. Elbing IV 185 t. z Sztokholmu próżny (Ganswindt, kan. port.).

22 lutego: duń. żagl. z mot. Hanne Maria 7 t. z Christiansö z świeżą rybą (Kapt), szw. par. Brotvik 998 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.. Westerpl.). duń. par. J C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b port ces), niem. par. Renate 508 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg. Holm), pol. par. Poznań 1121 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerpl.).

23 lutego: niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Ribersberg 705 t. z Halmstadu próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Patria 1108 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Kurt 183 t. z Lipawy próżny (Danz. Schiff. K.). fsk. par. Orient 2895 t. z Hangö z celulozą (Bergenske, kolej nadw.), szw. par Ingeborg 191 t. z Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.). duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Göta 674 t. z Oscarshamnu z rudą (Schenker, Westerpl.), niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Mineral 309 z Portsmouth z żelastwem (Reinhold, kan. port), niem. par. Elbing III. 186 t. z Auarhus z żelastwem (Ganswindt, Holm), szw. par. Elsa 646 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Amazo-

ne 379 t. z Trelleborga próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte).

24 lutego: niem. par. Viktor 469 t. z Nakskov z towarem (Behnke i Sieg, b. port ces.), norw. par. Hessa 1313 t. z Fredrikstadu próżny (Polsko-Skand., kolej nadw.), niem. par. Bugsee 392 t. z Norrköpingu próżny (Voigt, kan. port.), ang. par. Baltonia 1449 t z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), fr. par. Germinal 1165 t. z Kardyfu próżny (Bestmann, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Haabet 46 t. z Kjerteminde z rybami.

24 lutego: niem. par. Carl Cords 498 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. par. Gudrun 452 t. z Karlshamnu próżny (Pam, wolny port), norw. par. Steinvik 700 t. z Kilonji próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Flensburga z olejem (Prowe, kolej nadw.), niem. par. Iris 201 t. z Kappaln próżny (Ganswindt, kan. port.), niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. hol. Widder z Bremerhaven próżny (Nordd. Lloyd, kan. port.), niem. par. Siracusa z Hamburga próżny (Artus, Baltic), niem. par. Energie 534 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Annie 698 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Polsko-Skand., Alldag), fr. par. Député Abel Ferry 1185 t. z Boulogne próżny (Mory, Alldag).

25 lutego: niem. żagl. z mot. Max 13 t. z Helu z rybami (Gdańsk), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Bergford), szw par. Edward 733 t. z Randersu próżny (Reinhold, kan. port.), jugosław. par. Rosina Topic 1947 t. z Sibeniku z azotniakiem (Reinhold), duń. par. Skaane 724 t. z Helsingör próżny (Shaw Lovell, kan. port.), grecki par. Eleni S. Jossifogln 2094 t. z San Nikolas z żelastwem (Voigt. wolna strefa), norw mot. cyst. Marna 182 t. z Hobro próżny (Bergenske). łot. par. Balva 1345 t z Gandawy próżny (Reinhold), szw. par. Smaland 1520 t. z towarem (Scand. Levant), belg. par. Reine Elisabeth 1485 t. z St Nazaire z żelastwem (Shipco), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy z towarem (Befr. Ges.).

25 lutego: duń par. Scotland 1025 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Mövenschanze), duń. żagl. z mot. Concordia 82 t. z Kopenhogi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.).

26 lutego: szw. par. Norman 87 t. z Göteborga ze śledziami (Ganswindt kan. port.), niem. par. Carl Rehder 262 t. z Egersundu ze śledziami (Reinhold, kan. port.), pol. par. Tczew 344 t. z Antwerpji z towarem (Pam, wolna strefa), niem. par. Stella 332 t. z Plymouth z żelastwem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Figge 406 t. z Lemvigu próżny (Polsko-Skand.. Westerpl.), duń. par. Henriette 156 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.), pol. par. Warta 1698 t. z Casablanca przez Gdynię z towarem (Warta, kolej nadw.), szw. par. August 342 t. z Helsingborga próżny (Reinhold, wolny port), norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Blanche 210 t. z Kalmaru próżny (Thor Hals). niem. mot. Odin 1104 t. z Sztokholmu z automobilami (Hartwig, Wisłoujście), niem. par Ruth 341 t. z Szczecina z towarem (Prowe, Baltic), austr. mot. Donau 260 t. z Królewca z pszenicą (Ganswindt, kan. port.), duń. par. Halfdan 854 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa). szw. par. Karin 197 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, kolej nadw.), holend. par. Iris 720 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. Marie Schröder 455 t. z Kilonji próżny (Mory, Pommerensdorf), szw. par. Aurora 258 t. z Holböcku próżny (Reinhold, Westerpl.), ang. par. Boriana 448 t. z Flensburga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Konsul Hinz 932 t. z Roztoku próżny (Shaw Lovell, kan. port.), szw. par. Marta 203 t. z Rönne próżny, szw. par. Iris 196 t. z Malmö z towarem (Reinhald), szw. par. Castor 421 t. próżny (Bergenske), pol. par. Tur z pol. hol. Kastor z pol. dragą Gdańsk z Gdyni próżny (Schichau).

27 lutego: norw. par. Eidswold 799 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), hol. par. Oesterland 724 t. z Rotterdamu z węglem (Artus, gazownia), duń. par. Karl 165 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, kan. port.), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Rauen próżny (Voigt, Alldag), szw. par. Robur 577 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Selma 817 t. z Koldingu próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Litti Larsen 349 t z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Luna 279 t. z Aarhus próżny (Wolff, kan. port.), gd. hol. Phönix 16 t. z Helu z rybą (Weichsel).

28 lutego: szw. par. Ingarö 1137 t. z Göteborga próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Polaris z Sztokholmu próżny (Scand. Levante, Westerpl.), niem. par. Margareta 170 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), duń. par. Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolny port), ang. par. Baltannic 1034 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Karin 107 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

28 lutego: łot. par. Abava 864 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. mot. Bob 269 t. z Gdyni próżny (Bergenske, b. port ces.), szw. par. Ester 893 t. z Sztokholmu z towarem (Bergenske, kan. port.), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy z tomasówką (Voigt, kan. port.). niem. par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kolej nadw.), łot. par Lia 752 t. z Rouen z żelastwem (Lenczat, Holm).

29 lutego: duń. żagl. z mot. R. Jörgensen 11 t. z Kjerteminde z rybami, ang. par. Smolensk 1534 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Willson, kolej nadw.), niem. par. Fortuna 1670 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), fr. par. Le Merlier 1871 t. z Boulogne próżny (Mory, Westerpl.), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Russenhof) belg. hol Elise IV z Gdyni próżny (Schichau) gd. hol. Ernst z Szczecina próżny (Behnke i Sieg).

29 lutego: niem. par. Minna Cords 552 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. par. Saturnus 337 t. z Malmö próżny (Pam), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par Gerda Ferdinand 908 t. z Bordeaux z żelastwem (Reinhold), niem. par. Elbing III. 186 t. z Królewca próżny (Ganswindt), fsk. par. Aegir 457 t. z Kopenhagi próżny (Wolff), duń. par. Holland 720 t. z Aarhus próżny (Wolff), niem. par. Tip 765 t. z Kopenhagi próżny (Pam), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

1 marca: niem. żagl. z mot. Möwe 3 t. z Słupska ze świeżemi rybami (kpt.), niem. żagl. z mot Habicht z Słupska z świeżemi rybami (kpt.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), duń. par. Knud Willemoes 860 t. z Aalborga próżny (Reinhold), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. z Lowestoftu ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Snöfrid z Norrköpingu próżny (Behnke i Sieg), wł. par. Gardenia z Sibenico z azotniakiem (Behnke i Sieg), szw. par. Oshian 894 t. z Helsingborga z rudą (Schenker), szw. par. Gusten 354 t. z Stege próżny (Artus).

2 marca: szw. par. Kajsa 730 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Elsa 355 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Elsfleth 275 t. z Królewca próżny (Saw,, Lovell), łot. par. Viesturs 338 t. próżny (Reinhold), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold), norw. par. Sagatind 964 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), niem. par. Eugenia 116 t. z Aarhus z żelastwem (Bergenske), norw. par. Freykoll 696 t. z Malmö próżny (Reinhold).

3 marca: duń. par. Johanna Margareta 334 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), franc. par. Yainville 836 t. Bordeaux przez Antwerpję z towarem (Worms), duń. par. Taarnholm 828 t. z Swansea z towarem (Reinhold), szw. par. Fredman 535 t. z Holbäk próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Stegelborg 1146 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), szw. par. Egon 291 t. z Hangö z towarem (Reinhold), niem. par. Eduard 574 t. z Kołobrzegu próżny (Voigt), łot. par. Percy 437 t. z Londynu z żelastwem (Voigt), szw. par. Evy 203 t. próżny (Reinhold).

Na wejściu:

3 marca: niem. par. Dietrich Bohnekamp 582 t. z Bremerhaven z żelastwem (Voigt, kolej nadw.), niem. żagl. z mot. Heimat 92 t. z Saśnic z kredą (Bergenske, kan. port.), niem. żagl. z mot. Argus 59 t. z Saśnic z kredą (Bergenske, kan. port.).

4 marca: niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. żagl. z mot. Schwalbe 80 t. z Landskrony z żytem (Bergenske, kan. port.), niem. par. Pallas 309 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Trelleborg 378 t. z Svendborga próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Skolma 1317 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Stabil 74 t. z Haugesundu ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), duń. par. Eleonore Maersk 1198 t. z Aalborga próżny (Dzg. Schiff. K., Legan). szw. par. Macedonia 932 t. z Szczecina próżny (Bergenske, wolna strefa), pol. licht. Ira 152 t. z Gdyni próżna (Polsko-Skand., Legan), niem. par. Fritz Schoop 903 t. z Królewca z celulozą (Norw. Schiff. G., kan. port.), niem. par. Stettin 997 t. z Dunkerki z żelastwem (Voigt, wolna strefa), szw. par. Blanche 210 t. z Sölvesborga próżny (Hals, kan. port.), łot. par. Auseklis 720 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), duń. par. Estonia 3820 t. z Nowego Yorku z pasaż. i tow. (Un. Baltic Corp., Vistula), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. z Aalborga z żelastwem (Bergenske. Westerpl.), niem. par. Lotte Halm 644 t. z Rotterdamu z żelastwem (Nordd. Schiff G., wolna strefa). niem. żagl. z mot. Max 13 t. z Svaneke z świeżą rybą.

4 marca: szw. par Marianne 642 t. z Fredriksundu próżny (Bergenske), pol par Toruń 1122 t. z Limhamnu próżny (Pam), szw. par. Aegier 78 t. z Göteborga ze świeżemi śledźmi (Behnke i Sieg).

5 marca: niem. par. Johann Ahrens 538 t z Roztoku próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Minorca 584 t. z Middelsbrough z żelastwem (Reinhold), duń. par. Farö 272 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), niem par. Arnold Köpke 430 t. z Słupska próżny (Adolf Voigt), duń. par. Jägersborg 727 t. z Kopenhagi próżny

(Bergenske), niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. z Landskrony z kamieniem (Bergenske), niem. par. Merkur 365 t. z Rotterdamu z towarem Wolff, niem. hol. Seeadler z Saśnic próżny (Voigt), niem. par. Fehmarn 522 t. z Sztokholmu próżny (Mory), niem. par. Diana 628 t. z Kilonji próżny (Danzieger Schiff. Kontor), niem. par. Sieglinde 1080 t. z Oxelösundu z rudą żelazną (Behnke i Sieg), niem. par. Spessart 1474 t. z Miami z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Geheimrat Mahn 609 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), szw. żaglowiec z motorem Inger 278 t. z Simrishamnu próżny (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Seeadler z Słupska ze świeżą rybą (kapitan), duń. żaglowiec z motorem Bonavista 72 t. z Horsensu z żelastwem (Ganswindt), duń. par. Victoria 1160 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.), holend par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

6 marca: niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Marie z Christiansö z świeżą rybą (kapitan), duń. żagl. z mot. Vega ze Svaneke z świeżą rybą (kapitan), szw. mot. Cimbria 320 t. z Hou próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Agnes z Helu ze świeżą rybą, szw. par. Sven 196 t. z Göteborga z amunicją i towarem (Reinhold), niem. par. Birgit z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Johannes C Russ z Hamburga z towarem (Voigt), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Spigerborg 954 t. z Randersu próżny (Worms), norw. par. Frey z Kirkenäs z rudą (Bergenske).

Na wyjściu.

14 lutego :szw. par. Ribersborg 705 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Wilhelm Luehring 95 t. do Niba z węglem (Bergenske), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danb. S. K.).

14 lutego: szw. par. Erik 123 t. do Svendborga b węglem (Pam), szw. par. Mercurius 272 t. do Nakskow z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Katholm 857 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), szw. par. Nadja 334 t. do Horten z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niemiecki par. Lisbeth Cords 496 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Edward 734 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), holend. par Iris 720 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. żagl. Lucie 116 t. do Rönne z węglem (Bergenske), duń. par Uffe 1164 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), szw. par. Falkvik 621 t. do Tynedocku z drzewem (Shaw Lovell), ang. par Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic).

15 lutego: gd. hol. Johann Westphal 10 t. z licht Danzig II 596 t. na morze na zamówienie (Behnke i Sieg), hld. hol. D. Loucky 10 t. z hol. dragą Drague XIII do Gdyni próżne (Schichau), łot par. Saule 722 t. do Lipawy z węglem (Bergenske), hol. szkuta błotna A. v. H. 61 do Gdyni próżna (Schichau), szw. żagl. z mot. Cab 99 t. do Nyköbing F. z węglem (Bergenske), niem. par. Selma 817 t. do Koldingu z węglem (Reinhold).

15 lutego: niem. par. Selma 817 t. do Koldingu z węglem (Reinhold), niem. par. Margareta 170 t. do Kłajpedy próżny (Prowe), fr. par. Seine 813 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), duń. żagl. z mot. Sterba 62 t do Koldingu z węglem (Bergenske), norw. mot. Bob 269 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Königsberg 394 t. do Królewca ze śledziami (Reinhold), szw. par. Ossian 894 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), duń. par. Tomsk 709 t. do Marsylji z parafiną (Reinhold), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Siegfried 330 t. do Lipawy z towarem (Prowe), fr. par. Oise 1264 t. do Rouen z węglem (Mory), niem. par. Botilla Russ 583 t. do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Dietrich Bohnekamp 582 t. do Harburga z podkładami (Voigt).

16 lutego: szw. par. Dalhem 642 t. do Helsingborga z węglem (Mory), szw. par. Gudrun 452 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), szw. par. Rubfred 408 t. do Gdyni próżny (Shipco), szw. par. Storvik 1812 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Mette Jensen 1929 t. do Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Inga 714 t. do Bayonne z węglem (Worms), pol. par. Toruń 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Pam).

16 lutego: pol. par. Toruń 1122 t. do Sztokholmu z węglem)Pam), szw. par. Elsa 646 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Artus), szw. par. Annie 698 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), szw. par Carrie 739 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), łot. par. Lidums 1680 t. do Rygi z węglem (Artus), grecki par. Dionyssios Stathatos 3335 t. do Kardyfu próżny (Prowe), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), szw. par Amazone 379 t. do Malmö z węglem (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Karlskrony z towarem (Bergenske).

17 lutego: niem. hol. Simons i Seeadler do Holtenau i do Saśnic próżne (Voigt), szw. par. Iris 169 t. do Göteborga z drzewem i towarem (Reinhold).

17 lutego: szw. par. Iris 169 t. do Göteborga z drzewem i towarem (Reinhold), ang. par. Baltannic 1034 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Edmund Halm 723 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Schiff. A. G.), niem. par. Bacchus 381 t. do Bremy z towarem (Wolff), norw par. Poljana 2335 t. do do Oslo próżny (Bergenske), niem. par. Arnis 631 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), niem. par. Freya 826 t do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg), niem. par. Specht 355 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), niem. par. Altenfelde 1493 t. do Landskrony z węglem (Reinhold).

18 lutego: niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina próżny (Reinhold), norw par. Torefjell 1504 t do Kirkenäs z węglem (Reinhold), szw. par Lord 917 t. do Bayonne z węglem (Reinhold), łot. par. Mars 280 t. do Lipawy z resztą ład. śledzi (Reinhold), niem. par August 268 t. do Hamburga z towarem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), niem. par. Condor 448 t. do Rygi z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par Heinz Ferdinand 538 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), duń. par. Vendia 627 t. do Struer z węglem (Joh. Ick), franc. par Chateau Lafite 1284 t do Rouen z towarem (Worms), duń. par S. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), pol par Wilno 1122 t. do Wenecji z cukrem (Reinhold), niem. par Marianne 609 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

18 lutego: duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), szw. par. Ivar 714 t. do Helsingborga z węglem (Pam), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Barbara 670 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals).

19 lutego: ang. par. Baltara 1397 t. do Gdyni z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. draga Sydhavn 212 t. do Neufähr próżna (Reinhold), szw. par. Indus 357 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Gefion 92 t. do Wismaru z drzewem (Bergenske), hld. szkuta błotna A. v. H. 61 t. Gdyni (Schichau).

20 lutego: szw. par. Felicia 687 t. do Rochelle z węglem (Bergenske) łot. par. Consuls P. Danneberg 1744 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. hol. Holger z licht. Halsta II. 473 t. do Karlskrone z węglem (Bergenske), niem. par. Martha Schröder 344 t. do Sendborga z superfosfatem (Behnke i Sieg).

21 lutego: niem. par. Heinrich Schuldt 612 t. do Flensburga próżny (Voigt), niem. par. Victoria Köphe 202 t. do Królewca z węglem (Artus), szw. par. Othis 759 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Ick).

21 lutego: niem. par. Gertrud 504 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. holow. Fairplay do Piłowy próżny (Stocznia Gdańska), łot. par. Kalpaks 1182 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), niem. par Dalelven 879 t. do Bordeaux z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Balt. America L.), niem. par. Helmwiege 660 t. do Ostendy z drzewem (Voigt), niemiecki par. Fricka 1583 t. do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg), szw. mot. Vera 221 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Najada 394 t. do Rygi z towarem (Wolff), fr. par. Oise 1264 t. do Rouen z węglem (Mory), niem par. Gisela Schröder 522 t do Skive z węglem (Mory), niem. par. Borkum 652 t. do Rygi z towarem (Voigt).

22 lutego: szw. par. Blanche 310 t. do Kalmaru z węglem (Artus), niem. par. Kurland 770 t. do Bordeaux z węglem (Artus), norw. mot. Austward 2161 t. do Galvestone próżny (Bergenske).

22 lutego: łot. par. Viesturs 338 t. do Fredericji z węglem (Artus), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. hol. Diomedes z licht. Werra 649 t. i Fulda 645 t. z Amsterdamu z drzewem (Voigt), ang. par. Batonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Vulkan 347 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Wiborg 350 t. do Lubeki z podkładami (Lenczat), niem. par. Nordmark 568 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Thatis 101 t. do Göteborga próżny (Ganswindt), niem. par. Elbing II. 340 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Stormarn 1028 t. do Nantes z węglem (Bestmann).

23 lutego: szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Skolma 1317 t. do Aalesundu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Biruta 1091 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kaupo 1458 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Dione 657 do Bayonne z węglem (Mary), norw par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Elin 348 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. mot. Carl 166 t. do Kopenhagi z cukrem (Reinhold), niem. par. Elisabeth 287 t. do Kłajpedy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), duń żagl. z mot. Hanna Maria 7 t. do Helu, próżny duń. żagl. z mot. Agnes 16 t. do Helu pró-

żny duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par Sven 196 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), fsk. par. Navigator 2273 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske).

24 lutego: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

24 lutego: lit. par. Stephanie 437 t. do Królewca z węglem (Reinhold), austr. mot. Donau 260 t. do Królewca próżny (Ganswindt), niem. par. Danzig 575 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Nordöst 628 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Commercial 286 t. do Nexö z węglem (Reinhold), duń. par. Frieda 1270 t. do Göteborga z węglem (Artus), szw. par. Fortunatus 799 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Bergenske) niem. par. Bernhard 367 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Helene 162 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), szw. par. Mercur 800 t. do Gdyni próżny (Schenker), niem. parow. Industria 1277 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Hochsee 756 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), łot. par. Talvaldis 252 t. do Rygi próżny (Bergenske).

25 lutego: duń. par. Wlm. Th. Malling 1125 t. do Malmö z węglem (Reinhold), duń. żagl. z mot. Haabet 46 t. do Kjerteminde próżny, norw. par. Blenda 1139 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Ursula Fischer 1590 t do Malmö z węglem (Behnke i Sieg). holend. par. Odysseus 606 t. do Antwerpji z towarem (Prowe), duń. par. Hjörtholm 848 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), duń. par. Danefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. hol. Widder z niem. żagl. Bremen 2096 t. do Bremy próżne (Nordd. Lloyd), łot. par. Maiga 87 t. do Warnemünde z drzewem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Max 13 t. do Kołobrzegu próżny, niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Londynu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. hol. Ernst 48 t. do Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem par. Silvia 598 t. do Antwerpji z towarem (Prowe), fiński par Nina 1180 t. do Hangö z ostrębami i drzewem (Scand. Levant).

25 lutego: niem. par St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Farö 277 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske). norw. par. Heinrich do Drammen z węglem (Prowe).

26 lutego: duń. par. Esther Maria 1113 t. do Bordeaux z węglem (Mory), niem. par W. C. Frohne 189 t. do Faabergu z węglem (Prowe), szw. par. Brotvik 998 t. do Tromsö z węglem (Poln. Levante). norw. mot. cystern Marna do Oslo z melasą (Bergenske), szw. par. Ribersborg 723 t. do Rygi z węglem (Reinhold).

27 lutego: duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

27 lutego: niem. żagl. z mot. Möwe 3 t. do Słupska próżny, niem. par. Brake 336 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. mot. Odin 1104 t. do Kilonji próżny (Hartwig), niem. par. Alsen 538 t. do Dieppe z węglem (Worms), niem. par. Rhenania 480 t do Düsseldorfu z drzewem (Behnke i Sieg) szw. par. Gudrun 483 t. do Aalborga z węglem (Pam), szw. par. Elsa 646 t. do Fredericji z węglem (Reinhold), duń. par. Bretland 1235 t. do Sluiskilu z węglem (Polsko-Skand.).

28 lutego: pol. par. Poznań 1122 t. do Nákskov z węglem (Pam), szw. par. August 342 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), norw. par. Hessa 1313 t. do Trondhjem z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Elbing III 186 t. do Królewca próżny (Ganswindt), szw. żagl. Hedda 117 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske).

28 lutego: szw. żagl. Hedda 177 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske), gd. hol. Phönix do Helu prózny (Weichsel), gd. par. Etzel 593 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Edward 734 t do Odense z węglem (Reinhold), duń. mot. Henriette 156 t. do Kopenhagi z cukrem (Reinhold), norw. par. Vestvold 612 t. do Skien z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. Altea 65 t. do Bogense z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Kurt 183 t. do Frederikstadu z węglem (Reinhold), szw. par. Amazone 378 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Victor 469 t do Hamburga z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Mineral 309 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), ang. par. Baltannic 1034 t. do Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic), łot. par. Linhope 814 t. do Antwerpji z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Ruth 341 t. do Lipawy z towarem (Prowe), szw. par. Iris 196 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Bugsee 392 t. do Ratterdamu z drzewem i towarem (Voigt), szw. par. Annie 698 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg).

29 lutego: szw. par. Normann 87 t. do Göteborga próżny (Ganswindt), szw. par. Patria 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), grecki par. Gladstone 1551 t. do Genui z węglem (Skand. Levante).

29 lutego: duń. żagl. z mot. Carl 165 t. do Kopenhagi z cukrem (Reinhold), niem. par. Renate 508 t. do Swansea z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Castor 407 t. do Haderslevn z superfosfatem (Bergenske), szw. par. Göta 674 t. do Malmö z węglem (Artus), niem. par. Stella 333 t. do Kołobrzegu próżny (Reinhold), łot. par. Kuldiga 1187 t. do Lipawy z węglem (Voigt), duń. par. Halfdan 854 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Karin 232 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Smaland 1520 t. do Aleksandrji z towarem (Skand. Levante), łot. par. Kurbads 563 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw par. Figge 386 t. do Oslo z węglem (Polsko Skand.), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals).

1 marca: szw. par. Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par Robur II. 798 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. Germinal 1165 t. do Rouen z węglem (Bestmann), niem. par. Selma 804 t. do Odense z węglem (Behnke i Sieg).

2 marca: niem. par. Luna 279 t. do Bremy z towarem (Wolff), szw par. Marta 203 t. do Sarpsborga z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Sigulda 1260 t. do Windawy próżny (Voigt), fiński par. Orient 2989 t. do Santos z towarem (Bergenske), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem par. Elbing III. 186 t. do Svendborga z fosfatem (Ganswindt), duń. par. Skotland 1015 t. do Hull z drzewem (Bergenske), norw. par. Eidsvold 799 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Ragnar 434 t. do Kjöge z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Saturnus 337 t. do Lysakeru z węglem (Pam), ang. par. Smoleńsk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Viktoria 364 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Ester 893 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. mot. Bob 269 t. do Drammen z węglem (Bergenske).

3 marca: łot. par. Abava 864 t. do Rygi z węglem (Bergenske), duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), franc. par. Depute Abel Fery 1185 t. do Dieppe z węglem (Mory), norw. par. Ara 557 t. do Malmö z towarem (Bergenske), niem. par. Karl Rehder 262 t. do Wesermünde z drzewem (Wolff), duń. par. J C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Carl Cords 498 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Snöfrid 272 t. do Horsensu z fosfatem (Behnke i Sieg).

3 marca: ang. par. Buriana 748 t. do Karlskrony z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Eduard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Carl 166 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Tip 765 t. do Horsensu z węglem (Pam), duń. par. Svanhild 678 t. do Southamptonu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), szw. par. Ingarö 1138 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), niem. par. Reval 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat), niem. par Orest 382 t. do Rotterdamu z tow. (Wolff), niem. par. Energie 534 t. do Rotterdamu z drzewem (B. i Sieg), fsk. par. Megier 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornholdt), duń. par. Skaane 7[illegible]1 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), gd. par Ed. Bosselmann 291 t do Ramstadu z drzewem (Reinhold), duń. par. Holland 720 t. do Antwerpji z drzewem (Wolf), niem. p. Fortuna 304 t. do Roterdamu z towarem (Wolff).

4 marca: hld. par. Oosterland 724 t. do Kopenhagi z węglem (Bestmann), niem. hol. Gladiator z licht. Hamfelde 677 t. i Oldenfelde 675 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold) szw. mot. Vera 221 t. do Norresundby z solą potasową (Behnke i Sieg).

5 marca: szw. par. Helios 924 do Halden z węglem (Pam), franc. par Le Merlier 1175 t. do Brestu z węglem (Mory), niem par. Litti Larsen 349 t. do Szczecina z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 353 t. do Grenau z węglem (Artus), austr. mot. Donau 260 t. do Malmö z towarem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Max 13 t. do Svanecke próżny (kapitan), niem. hol. Seeadler 58 t. do Piławy próżny (Voigt), szw par Forshult 337 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg). szw. par. Wilhelmina 629 t. do Sölvesborga z weglem (Pam), niem. par. Nordmark 568 t. do Hull z kopalniakami (Voigt), norw. par. Stabil 74 t. do Stavangeru próżny (Reinhold).

6 marca: duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), norw. par. Freykoll 696 t do Vallö z węglem (Reinhold), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Polaris 1274 t. do Genui z węglem (Scand. Levant), szw. par. Kajsa 730 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

Jak rozwinąć sportowe żeglarstwo morskie?

Czy możliwy jest w Polsce rozwój sportowego żeglarstwa morskiego na modłę europejską? Chcąc odpowiedzieć na powyższe zapytanie musimy się przedewszystkiem zastanowić, czego nam potrzeba i co mieć powinniśmy, żeby żeglarstwo morskie mogło się rozwijać.

Do rozwoju żeglarstwa na sposób europejski w pierwszym rzędzie potrzebujemy:

a) zwolenników żeglarstwa morskiego;
b) warunków do żeglowania t. j. morza, niezbyt oddalonego od większych środowisk ludzkich;
c) jeżeli zaś morze jest oddalone, jak to ma miejsce u nas, to musimy mieć dobre drogi wodne, łączące nas z morzem;
d) wreszcie posiadać yachty morskie oraz zwolenników ich kupna.

Na pierwszy punkt musimy odpowiedzieć, że narazie jest bardzo źle, bo zwolenników morskiego żeglarstwa możemy policzyć na palcach.

Wiemy wiele zawsze się musiał natrudzić nasz nieporównany agitator i prawdziwy żeglarz morski p, generał M. Zaruski chcąc skompletować załogę na dłuższą wycieczkę.

Coprawda rada na to jest bardzo łatwa: wychowywać na gwałt młodzież oswojoną z elementem wody i wiatru. Drogi do urzeczywistnienia tego celu są różne. Ale zanim wychowamy młodzież i uda się nam pokierować ją na polskie morze, to minie minimum lat dwadzieścia. Czy aby do tej pory Europa niezbyt daleko nas prześcignie?

Morza w bliskości większych ośrodków ludzkich nie posiadamy; komunikacji wodnej i dobrej z morzem nie mamy ani dla dzisiejszego ani dla następnego pokolenia. Pozostali więc nam tylko zwolennicy kupna yachtów morskich. Ale zdaje mi się, że tych, to długo jeszcze w Polsce nie znajdziemy, a dlaczego, to bardzo proste.

Czem jest yacht w życiu średnio zamożnego człowieka i zwolennika żeglarstwa? Bardzo kosztownym i nierentującym się nabytkiem.

Nabytkiem zatracającym wyłożony kapitał i jego procenty; kupowanie bowiem przez Rząd nie jest celowem i długo potrwać nie może.

Żeby sprawę uplastycznić, zrobimy małe cyfrowe zestawienie

średni yacht morski — bierzmy tylko:	zł	20 000,—
odsetki 10 % wyłożonego kapitału	zł	2 000,—
zużycie yachtu z 10-iu lat	zł	2 000,—
remont, konserwacja, przechowanie itp.	zł	1 000,—
jedna wycieczka morska rocznie trwająca 30 dni	zł	500,—
Razem	zł	5 500,—

Moim zdaniem powyższe zestawienienie kosztów jest bardzo oględne, bo wydatki są w rzeczywistości większe.

Widzimy z powyższego zestawienia. że dla przeciętnego śmiertelnika ta morska zabawa nie jest dostępną.

Przecież za powyższą sumę 5 500 zł możnaby zrobić wycieczkę prawie do Italji i wogóle zmieniać rok rocznie teren na wycieczki na globie ziemskim. Tymczasem jako yachtman mógłbym żeglować tylko po Bałtyku.

Naturalnie można robić tym yachtem jeszcze parę kilkudniowych wycieczek, tylko że wtedy każda taka wycieczka wypadnie znacznie drożej, bo musimy liczyć bardzo drogie przejazdy kolejowe. Więc ten szczegół moich wyżej podanych pozycyj nie zmieni.

Tu trzeba jeszcze dodać, że yacht posiadany gdzieś tam w Gdańsku, na który się nawet popatrzeć nie można, będący cały rok pod opieką obcych ludzi, w rezultacie i dla nas staje się obcym.

Złudnem marzeniem tylko pozostanie przypuszczenie, żeby obecnie można trzymać morski yacht na Wiśle, robić na nim przez cały rok małe wycieczki, a raz do roku wyciągać go na morze; przynajmniej tyczy się to najbliższych dziesiątków lat. Na coś podobnego obecnie mogą sobie pozwolić tylko narody i mieszkańcy miast, które nie przeszły stuletniej niewoli, jak my. Mamy jeszcze uregulować wody śródlądowe!

Dla tychto więc powodów uważam, że linja rozwoju po której idziemy jest zła. Nie znaczy to, ażebyśmy mieli zmarnować istniejący stan posiadania yachtów. Przeciwnie, pielęgnujmy go aż do czasu powstania wielkiej sportowej floty morskiej, ale, z drugiej strony, spójżmy na sprawę trzeźwo.

Nie mogę się zgodzić ze zdaniem tych, którzy chcą we wszystkiem niewolniczo kopjować zachodnią Europę. Na domiar złego są to jak raz niestety ci, którzy chcieliby i sądzą, że nadają ton w żeglarstwie. W dodatku nie wiedzą, że kopjują dawno przestarzałe wzory i patrzą się z oburzeniem na najlżejszą próbę przystosowania żeglarstwa do naszych dzikich wód.

Niestety są to ci, którzy żeglarstwo uprawiają wokoło filarów mostu Poniatowskiego.

Czy możemy naśladować Europę, mając morze oddalone o wiele setek kilometrów od najbliższego wielkiego skupiska ludzkiego w Polsce i nadto bez żadnej dogodnej łączności z lądem? Jolką dopłyniemy wprawdzie łatwo do morza; ale czy możemy żeglować na niej po morzu bez obawy zalania łodzi i utopienia się? Yachtem morskim nie możemy znowuż żeglować po Wiśle? A więc widzimy, że dzisiejszemi objektami wodnemi, w naszych stosunkach, nie wybrniemy z sytuacji, a wszystko dla tego, że nie mamy typu łodzi, który byłby łącznikiem między rzekami a morzem. Taki typ musiałby być dopiero zbudowany. Typ taki nie mógłby kosztować więcej jak 6—8 000 zł. Takim żaglowcem trzebaby było trochę zręczniej żeglować na rzece niż jolką, ale po przełożeniu na głębszej Wiśle lub nawet w Tczewie wewnętrznego balastu na zewnętrzny. moglibyśmy śmiało żeglować na Bałtyku.

Dwie takie próbne żaglówki znajdują się już na Wiśle i pomimo że jest to dopiero pierwszy eksperyment, łodzie są dobrze przystosowane do Wisły i zatoki.

Z ogólnego dotychczasowego wyniku można być zadawalonym, pomimo krakania nadkrytyków. Zanurzenie tych łodzi wynosi do 45 cm. Nawet przy wpadnięciu na mieliznę nie sprawiały wielkiego kłopotu, pomimo, że cieżar całkowitej łodzi z osadą dochodził do 2-ch tysięcy kg. Ponieważ podłużne i poprzeczne przekroje nie są tak płaskie jak u jolki, dotykały więc mielizny małą powierzchnią dna i łatwo je było zepchnąć na wodę.

Nie chcę utrzymywać, że typy te są już ideałem, ale — moim zdaniem, dobrym początkiem.

Amatorów na takie rzeczno-morskie yachty jest już cały szereg, gotowych wyłożyć na to pieniądze; tymczasem morskie yachty kupować może tylko Państwo. Wygląda to tak, jakgdybyśmy żeglując, spełniali jakiś akt grzecznościowy względem Państwa, a ono znowu robi nam rewerencję i kupuje za to nam yachty.

Obecny przeciętny typ yachtu morskiego, jest tylko maszyną wyścigową, trzymaną cały rok bezsytecznie w klubie i wyciąganą tylko na regaty, kupowanie więc takich yachtów u nas lub też wyścigowych jest trwonieniem pieniędzy i dowodem braku znajomości potrzeb naszego żeglarstwa.

Ja wyobrażam sobie zupełnie inaczej polski typ udoskonalony yachtu rzeczno-morskiego i przystosowanego do naszych warunków. Ten typ musiałby się zbliżać więcej do rybackiego kutra o pełnych linjach, pękatych bokach, o wysokich burtach, ze względnie wygodną kajutą i o mocnych grubych klepkach.

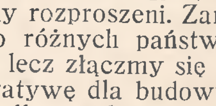
Myślę o typie, którym już od jutra moglibyśmy wyjeżdżać z Warszawy, a nie po uregulowaniu rzek, — to jest po naszej śmierci. Udawalibyśmy się na spacer do Sztokholmu, Kopenhagi itp.; ale nie lądem, lecz morzem, bo prawdziwy żeglarz morza się nie boi, jak to pokazał na swej 4-o metrowej jolce kpt. Prószyński.

Mam nadzieję, że tak samo jak ja myślących jest cały legjon, lecz na razie jesteśmy rozproszeni. Zarzućmy żebraniny po różnych państwowych instytucjach, lecz złączmy się a stworzymy kooperatywę dla budowy łodzi żaglowych i dla zwolenników szybkiego rozwoju żeglarstwa śródlądowego i morskiego wogóle.

Może stworzymy kooperatywę, która oparta o jakąś instytucję finansową, będzie pomagała do otrzymania naszych yachtów na raty, tak jak to dzisiaj dzieje się w przemyśle automobilowym.

Warszawa, 26. 2. 1928.

E. Bryzemejster.



Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 14-go do 29-go lutego zawinęły do portu 33 statki o łącznej ładowności 18 098 trn.

Statki te przywiozły łącznie 2 652 tony ładunku mieszanego, 3 287 ton węgla polskiego, 1 410 ton superfosfatów, 3 100 beczek śledzi, 350 ton soli, 300 t. cegły wapienej, 40 sążni i 184 standartów drzewa. 7 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 31 statków o łącznej ładowności 15 197 ton rejestrowych netto.

Statki te wywiozły łącznie 2 905 ton ładunku mieszanego, 1 366 standartów drzewa, 170 standartów dyli. 11 statków wyszło próżnych i pod balastem.

NIEMCY.

Dochody elewatorów zbożowych Hamburga. Towarzystwo elewatorów zbożowych (Geterideheber G. m. b. H.) w Hamburgu zamknął rok 1927-y z dywidendą 15 %.

NORWEGJA.

Dążenia do stworzenia własnego przemysłu budowy silników spalinowych. Ostatnio w Norwegji, żyjącej w dużej mierze z żeglugi morskiej i posiadającej największy tonaż na głowę mieszkańca wśród wszystkich państw świata, rozpoczęła się szeroka akcja społeczna ku stworzeniu własnego budownictwa motorów dla statków, oraz powiększeniu budownictwa okrętów. Norwegja bowiem w stosunku do wielkości swej floty buduje nieproporcjonalnie mało statków, przypominając do pewnego stopnia pod tym względem Grecję, która uprawia żegluge przeważnie na kupionych u obcych starych statkach. Norwegja w ostatnim czasie silnie zmodernizowała swą flotę, która jeszcze niedawno liczyła największą wśród innych państw flotę żaglowców. Dziś Norwegja ma procentowo znacznie mniej żaglowców niż inni, a w ostatnim czasie uzupełnia swą flote parową znaczną ilością statków motorowych. Budownictwo tych statków, ani tembardziej motorów nie jest tam jednak krajowe, żegluga norweska modernizuje się szybciej aniżeli stocznie norweskie, małe i rozproszone, nie będące w stanie budować większych okrętów stalowych, oraz motorów spalinowych dla nich.

Zrozumiałem wobec powyższego jest, że koła społeczno-przemysłowe, prasa, a nawet koła robotnicze nawołują do mobilizacji przemysłu okrętowego i przekształcenia licznych małych stoczni na parę większych przedsiębiorstw, lecz posiadających nowoczesną organizację. Przedstawiciele istniejących stoczni natomiast narzekają na drożyznę rąk roboczych w Norwegji. Słuszną jednak drogą wyjścia jest przejście do nowoczesnej organizacji pracy, przy której tanim kosztem, nawet przy wysokich płacach, stwarza się większe wartości. Na najbliższem posiedzeniu związku armatorów norweskich będzie rozpatrywany wniosek armatora Ivara Christensena o wyznaczenie przez związek premji w wysokości 50 000 koron za typ skonstruowanego w Norwegji motoru Diesla. Obecnie na większe statki norweskie są montowane motory budowy według licencji Burmeistra i Waina, statki zaś przeważnie budują się w Anglji, a w mniejszym stopniu w Danji, oraz w Holandji, Francji i nawet w Gdańsku.

BELGJA.

Ruch Ostendy. Ruch portu Ostendy niezwykle się zmniejszył w roku 1927 w porównaniu z rokiem 1926-ym. Tłumaczy się to bunkrowaniem w roku 1926-ym podczas strejku angielskiego, które obecnie całkowicie odpada. Zato wzmógł się nadzwyczajnie przewóz pasażerów pośpiesznemi parowcami linji Ostenda—Dover. Parowce tej linji przewozowej mają nadzwyczajną szybkość 24 węzły i wobec zwiększenia gęstości ruchu przedsiębiorstwo to wprowadzi zapewne szereg nowych parowców turbinowych na tej linji.

Ruch portu Antwerpji w styczniu. W styczniu 1928 roku zawinęły do portu w Antwerpji 940 statki morskie o łącznej ładowności 2 071 083 trn, w tem 10 żaglowców o łącznej ładowności 1 971 trn. W tym samym miesiącu 1927-go roku cyfry te przedstawiały się następująco: 954 statki (1 959 827 trn.) i 8 żaglowców (2 914 trn). Średni tonaż statków w styczniu wynosił 2 199 ton. Wśród statków na wejściu było: angielskich 389, niemieckich 172, belgijskich 92, holenderskich i norweskich po 57, francuskich 48, duńskich 33, szwedzkich 26, amerykańskich 20, japońskich 10, fińskich 9, włoskich 8, brazylijskich 6, hiszpańskich 5, portugalskich 4, łotewskich 2 itd.

Ruch portu Antwerpji w lutym 1928 roku. Zawinęły do portu Antwerpji w lutym 1928 roku 893 statki morskie o łącznej ładowności 1 795 668 trn. w tem 6 żaglowców o łącznej ładowności 3 260 trn. W tymże miesiącu 1927-go roku cyfry te przedstawiały się następująco: 913 statków (1 837 472 trn.) i 7 żaglowców (2 476 trn.) W dwuch pierwszych miesiącach roku ruch wzrósł o 85 505 trn. Średni tonaż statków w lutym wynosił 2 011 trn. Wśród statków na wejściu w lutym było: angielskich 369, niemieckich 133, belgijskich 78, holenderskich 63, norweskich 57, francuskich 42, szwedzkich 34, duńskich 28, amerykańskich 12, japońskich 9, włoskich 8, portugalskich 7, fińskich 6. łotewskich 5, hiszpańskich 4, brazylijskich 4, sowieckich 3, polskich 1, estońskich 1 itd.

ANGLJA.

Szybkie wyładowanie kopalniaków. Znany w Gdańsku i w Gdyni angielski parowiec Akenside wyładował w Port Talbot 24-go stycznia i dni następnych ładunek kopalniaków z rekordową szybkością. Robota wynosiła 97 kranogodzin netto. W jednym z dni załadowano 740 ton przy pomocy 4-ch kranów. Ładowanie węgla odbywa się w tym porcie również z wielką szybkością, mianowicie załadowano 30-go stycznia na pewien parowiec 1 523 tony węgla, pomiędzy 8-ą godziną rano a pierwszą w nocy, jednakże zużyto na ładowanie zaledwie 4 godziny, czyli, że ładowano z szybkościa 381 ton węgla na godzinę. Dla europejskich stosunków tego rodzaju szybkość ładowania uchodzi za znaczną. Niemniej jednak liczby te wywołują pewne zastrzeżenia, gdyż w rzeczywistości parowiec stał przy miejscu ładowania 17 godzin, co jest miarodajne dla eksploatacji portu i statku, a nie faktyczne ładowanie. Znamy z doświadczenia Żeglugi Polskiej fakt, że parowiec Warta pozostawał właśnie w porcie Talbot nadzwyczaj długo bezczynnie, nie mogąc dojść do swej kolejki ładowania, bo wiemy dobrze, że jest ona w Anglji bardzo wysoka. Niestety porty są często przepełnione i statki dużo tracą na oczekiwaniu a postoje przedłużające się są bardzo drogie i przy eksploatacji statków są głównym czynnikiem deficytu.

SYRJA.

Rozbudowa portu w Bejrut. Bejrut jest stolicą republiki Libanonu i port jego, mający przed sobą wielką przyszłość, zaczyna się poważnie rozbudowywać. Projektowane są przystanie dla większych okrętów, gdyż dotychczas musiały one pozostawać przy bojach kotwicznych w porcie. W każdym razie parowce osobowe będą przybijać w przyszłości wprost do nabrzeża, w wypadkach gdy jednak przybijanie do nabrzeża nie będzie możliwe, urządzone będą tratwy do przybijania, z których schody prowadzić będą na przystanie pływające, łączące się z brzegiem. Przy tej sposobności będą też uproszczone formalności dla pasażerów, zniżone zostaną opłaty dla statków pasażerskich, w szczególności zaś dla pocztowych. Już obecnie opłaty są znacznie niższe aniżeli w portach Palestyny np. w Jaffie. Dla statków zawijających po drodze przewiduje się zaprowadzenie rur, które połączą statek z zbiornikami wody w porcie. Również przewiduje się przybijanie parowców do przystani i zaprowadzenie środków mechanicznych na nabrzeżach, których dotąd nie było.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Węgla:

6 000 ton		Gdańsk/Gdynia -	Sztokholm	3/4	za tonę
4 000 „		„ „	Göteborg	4/6	„ „
3 000 „		„ „	Gefle	4/9	„ „
2 800 „		„ „	Oxelösund	4/6	„ „
3 000 „		„ „	Sundsvall	5/3	„ „
2 500 „		„ „	Helsingfors	5/3	„ „
2 000 „		„ „	Hernösand	5/3	„ „
1 600 „		„ „	Ekenäs	5/6	„ „
1 600 „		„ „	Pargas	5/6	„ „
2 000 „		„ „	Kirkoniemi	5/6	„ „
1 500 „		„ „	Kubikenborg	5/9	„ „
1 300 „		„ „	Oernskildsvik	6/-	„ „
1 500 „		„ „	Sundsvall	5/9	„ „
1 400 „		„ „	Wasa	5/6	„ „
1 400 „		„ „	Wiborg	5/6	„ „
800 „		„ „	Granudden	8/-	„ „
1 000 „		„ „	Rahan	7/-	„ „
2 000 „		„ „	Ryga	5/1½	„ „
1 000 „		„ „	Kłajpeda	5/-	„ „
2 500 „		„ „	Kopenhaga	4/6	„ „
3 500 „		„ „	Oslofjord	5/-	„ „
1 600 „		„ „	Odense	5/3	„ „
4 000 „		„ „	Karlskrona	4/9	„ „
2 500 „		„ „	Nakskov	5/-	„ „
700 „		„ „	Helsingör	6/9	„ „
700 „		„ „	Hirtshals	8/-	„ „
4 000 „		„ „	Spalato	25/-	„ „
2 000 „		„ „	Trieste	11/6	„ „
5 000 „		„ „	Genua	8/9	„ „
5 500 „		„ „	Savona	8/9	„ „
3 000 „		„ „	Algier	9/-	„ „
9 000 „		„ „	Pernambuco	11/9	„ „
1 500 „		„ „	Rouen	6/6	„ „
2 200 „		„ „	Bordeaux	7/-	„ „
1 400 „		„ „	Treport	6/-	„ „
2 700 „	cukru	„ „	Genua	11/-	„ „
700 „	cukru	„ „	Antwerpja	7/3	„ „
1 000 „	**jęczmienia** luzem	Gdańsk/ Gdynia -	Antwerpja	6/-	„ „
200 „	**parafiny**	„ „	„	9/6	„ „
900 „	**Cementu**	„ „	Kłajpeda	5/1	„ „
600 „	**stds. D. B. B.**	„ „	Antwerpja	25/-	„ „
500 „	„ „	„ „	Garston	43/-	„ „
600 ton	**Cementu**	„ „	Straits (Singapore)	20/-	„ „
500 „	**płyt żelazn.**	„ „	Göteborg szw. k.	7,-	„ „
3 000 „	**Cementu**	„ „	„ „	6,-	„ „

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

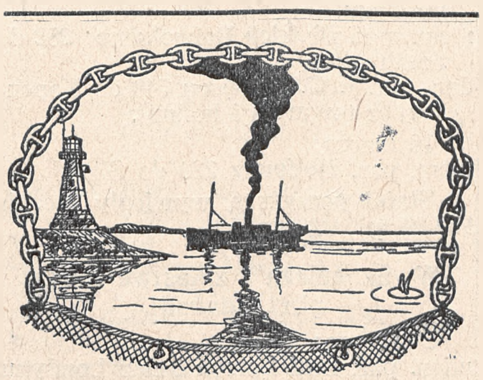
WYPADKI MORSKIE.

Heidelberg. Parowiec niemiecki Heidelberg z przeznaczeniem do Rotterdamu został ściśnięty przez lody. Z poważnemi uszkodzeniami przyprowadzony został przez łamacz lodu do Helsingforsu.

Carolina. Do Göteborga wprowadzono parowiec szwedzki Carolina z poważnem uszkodzeniem dna. Część ładunku prawdopodobnie zostanie w Göteborgu wyładowana.

Ferndene. Parowiec łotewski Ferndene zatonął 4-go marca w pobliżu Messaragatsem, ściśnięty przez lody. Załogę uratowano.

Sven. Parowiec szwedzki Sven dobrze znany w porcie gdańskim, gdyż go stale odwiedza, wyrzucił się na mieliznę w Sundzie, uszkodziwszy sobie dno. Część ładunku została złądowana, statek został prowizorycznie naprawiony w Göteborgu i mógł udać się w dalszą podróż.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

28 lutego:
norw. par. **Jern** 530 do Bergen.
29 lutego:
szw. p. **Mercur** 800 do Landskrony,
duń. par. **Vera** 721 do Oslo,
duń. par. **Vendia** 628 do Fredericji.
1 marca:
łot. par. **Skouts** 1 329 do Rygi,
szw. par. **Elsie** 840 do Ahus.
2 marca:
łot. par. **Stephanie** 438 do Lipawy.
3 marca:
niem. par. **Helene** 1 324 do Haderslevn,
pol par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu.
4 marca:
szw. par. **Kjell** 688 do Ahus.
5 marca:
niem. p. **Altenfelde 1 494 do** Drammen.
6 marca:
łot. par. **Kaupo** 1458 do Sztokholmu.
niem. par. **Reinhardt** 541 do Koldingu,
szw. par. **Otis** 760 do Varbergu.
7 marca:
łot. par. **Kurland** 429 do Lipawy.
8 marca:
szw. par. **Gundborg Segrell** 845 do Kjöpsviku,
szw. par. **Caemlia** 858 do Göteborga.
9 marca:
duń. par. **Veidia** 628 do Lekorgu.
10 marca:
niem. par. **Phila** 727 do Drammen.

Statki powyższe wywiozły łącznie 39 366 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

27 lutego:
duń. par. **Dania** 1 390 do Kopenhagi,
niem. par. **Alsen** 538 do Dieppe,
szw. par. **Gudrun** 452 do Aalborga,
szw. par. **Elsa** 646 do Fredericji,
duń. par. **Bretland** 1 223 do Sluiskilu.
28 lutego:
pol. par. **Poznań** 1 122 do Nakskov,
szw. par. **August** 427 do Horsensu,
norw. par. **Hessa** 1 313 do Trondhjem,
szw. żagl. **Hedda** 177 do Simrishamnu,
szw. par. **Edward** 734 do Odense,
norw. par. **Vestfold** 612 do Skien,
duń. żagl. **Altea** 65 do Bogense,
niem. żagl. z mot. **Kurt** 183 do Fredrikstadu,
szw. par. **Amazone** 379 do Malmö,
szw. par. **Annie** 698 do Karlskrony.
29 lutego:
szw. par.**Patria** 1 108 do Sztokholmu,
gr. par. **Gladstone** 1 551 do Genui,
szw. par. **Göta** 674 do Malmö,

łot. par. **Kuldiga** 1 187 do Lipawy,
szw. żagl. z mot. **Karin** 232 do Ystadu,
łot. par. **Kurbads** 1 182 do Rygi,
szw. par. **Figge** 386 do Oslo,
szw. par. **Blanche** 210 do Sölvesborga,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi.
1 marca:
szw. par. **Robur** 577 do Sztokholmu,
pol. par. **Robur II** 798 do Göteborga,
fr. par. **Germinal** 1 165 do Rouen,
niem. par. **Selma** 804 do Odense,
szw. par. **Aurora** 258 do Halden,
łot. par. **Balva** 1 348 do Rygi.
2 marca:
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Kopenhagi,
szw. par. **Marta** 203 do Sarpsborga,
norw. par. **Eidsvold** 799 do Göteborga,
niem. par. **Ragnar** 434 do Kjöge,
szw. par. **Saturnus** 337 do Lysakeru,
norw. par. **Bob** 269 do Dramme.
3 marca:
łot. par. **Abava** 864 do Rygi,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
fr. par. **Depute Abel Fery** 1 185 do Dieppe,
ang. par. **Buriana** 748 do Karlskrony,
niem. par. **Tip** 765 do Horsensu,
szw. par. **Ingarö** 1 138 do Sztokholmu.
4 marca:
hld. par. **Oosterland** 784 do Kopenhagi,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
5 marca:
szw. par. **Helios** 925 do Halden,
fr. par. **Le Merlier** 1 175 do Brestu,
niem. p. **Litti Larsen** 349 do Szczecina,
szw. par. **Gusten** 353 do Grenaa,
duń. par. **Knud Villemoes** 860 do Esbjergu,
norw. par. **Freykoll** 696 do Vallö,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
szw. par. **Polaris** 1 274 do Genui,
szw. par. **Kajsa** 730 do Göteborga,
szw. par. **Fredman** 535 do Göteborga,
szw. p. **Macedonia** 932 do Sztokholmu.
7 marca:
łot. par. **Viestrus** 338 do Kopenhagi,
szw. par. **Marianne** 672 do Aarhus,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. **Weichsel** 602 do Karrebäksminde,
niem. par. **Teutonia** 768 do Frederikshavnu,
duń. par. **Frankrig** 778 do Kopenhagi.
8 marca:
szw. par. **Ewy** 203 do Christiansundu,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 590 do Göteborga,
szw. mot. **Cimbria** 320 do Hobro,
duń. par. **Spiegerborg** 954 do Bayonne,
szw. par. **Amazone** 379 do Ystadu.
9 marca:
norw. par. **Skolma** 1 317 do Sztokholmu,
szw. par. **Robur** 577 do Sztokholmu,
niem. par. **Walter L. M. Russ** 890 do Hamburga,
szw. par. **Gudrun** 452 do Kalmaru,
norw. par. **Solskin** 190 do Stavangeru,
niem. par. **Minna Cords** 551 do Oslo.
10 marca:
szw. par. **Patria** 1 108 do Sztokholmu.
11 marca:
szw. par. **Elsa** 646 do Graasten,
szw. żagl. z mot. **Inger** 278 do Ystadu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 129 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

27 lutego:
niem. p. **Rhenania** 480 do Düsseldorfu,
28 lutego:
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z tow.),
niem. par. **Victor** 469 do Hamburga,
łot. par. **Linhope** 814 do Antwerpji,
niem. par. **Bugsee** 382 do Rotterdamu (i z tow.).
29 lutego:
duń. par. **Halidan** 854 do Bordeaux (i z tow.).
1 marca:
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 do Prestonu,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow).
2 marca:
duń. par. **Skotland** 1 015 do Hull,
szw. par. **Ester** 893 do Manchesteru.
3 marca:
niem. par. **Karl Rehder** 262 do Wesermünde,
niem. par. **Carl Cords** 498 do Londynu,
duń. par. **Ragnhild** 678 do Southamptonu,
niem. par. **Energie** 534 do Rotterdamu,
duń. par. **Skaane** 724 do Kardyfu,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Ramsgate,
duń. par. **Holland** 720 do Antwerpji.
4 marca:
niem. licht **Hamfelde** 677 i
niem. licht. **Odenfelde** 675 do Amsterdamu.
5 marca:
szw. par. **Forshult** 337 do Londynu.
niem. par. **Nordmark** 568 do Hull.
6 marca:
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga (i z tow.),
niem. par. **Consul Hintz** 932 do Manchesteru,
ang. par. **Helder** 581 do Leith (i z tow.),
7 marca:
pol. par. **Tczew** 344 do Antwerpji,
niem. par. **Elsfleth** 507 do Sunderlandu,
niem. p. **Arnold Köpke 430** do Ostendy,
niem. par. **Eduard** 574 do Gandawy.
8 marca:
duń. par. **Jägersborg** 72 7d oKjöge,
duń. par. **Johanne Margareta** 334 do Ramsgate,
duń. par. **Taarnholm** 839 do Liverpoolu,
niem. p. **Firtz Schopp** 903 do Prestonu.
9 marca:
duń. par. **Farö** 277 do Horsensu,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 do Londynu (i z tow.),
niem. par. **Diana** 638 do Grangemouth,
duń. par. **Eleonore Maersk** 1 195 do **Londynu**,
niem. mot. **Dietrich Bohnekamp** 282 do South Allca,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (z towarem i końmi),
10 marca:
niem. par. **Hoffnung** 220 do Slige.

Statki powyższe wywiozły łącznie 96 000 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

27 lutego:
niem. par. **Litti Larsen** 349 z Londynu.
28 lutego:
łot. par. **Lia** 749 z Rouen.
29 lutego:
niem. par. **Minna Cords** 552 z Londynu.
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 z Bordeaux.
2 marca:
niem. par. **Eugenia** 116 z Aarhus.
3 marca:
łot. par. **Percy** 437 z Londynu,
niem. par. **Dietrich Bohnekamp** 582 z Bremerhaven.
4 marca:
niem. par. **Stettin** 997 z Dunkerki,
duń. ż. z m. **Jens** 121 z Aalborga,
niem. p. **Lotte Halm** 644 z Rotterdamu.
5 marca:
ang. par. **Minorca** 594 z Middlesbrough,
duń. par. **Farö** 272 z Kopenhagi,
niem. par. **Spessart** 1 474 z Miami,
niem. par. **Geheimrat Mahn** 609 z Londynu.
duń. ż. z m. **Bornaviska** 67 z Horsensu,
6 marca:
niem. p. **Lisbeth Cords** 496 z Londynu,
duń. żagl. z mot. **Minde** 61 z Oslo.
8 marca:
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 z Plymouth.
9 marca:
fsk. par. **Gertrud** 1 084 z Belfastu.
10 marca:
norw. par. **Barbara** 670 z Stavangeru,
niem. par. **Elfr. Charl. Becker** 378 z **Dowru,**
niem. par. **Holstein** 478 z Bordeaux.

Statki powyższe przywiozły łącznie 27 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

1 marca:
szw. par. **Ossian** 894 z Helsingborga.
5 marca:
niem. par. **Sieglinde** 1080 z Oxelösundu.
6 marca:
norw. par. **Frey 1 948** z Kirkenäs,
8 marca:
norw. par. **Flint** 2 460 z Melilli.
9 marca:
niem. p. **Woglünde** 1 193 z Oxelösundu.
10 marca:
szw. par. Annie 698 z Helsingborga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 18 900 ton rudy żelaznej.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

28 lutego:
duń. mot. **Henriette** 156 do Kopenhagi.
29 lutego:
duń. par. z m. **Carl** 165 do Kopenhagi.
1 marca:
niem. par. **Siracusa** 900 do Genui.

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 300 ton cukru.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

28 lutego:
łot. par. **Sigulda** 1 260 z Gandawy.
1 marca:
wł. par. **Gardenia** 1 348 z Lebanio.
7 marca:
norw. p. **Bomma** 461 z Skien (i z tow.).
10 marca:
niem. par. **Ortlinde** 671 z Rotterdamu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 400 ton tomasówki i azotniaku.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

27 lutego:
szw. par. **Iris** 196 z Malmö.
28 lutego:
niem. par. **Margarete** 170 z Hamburga,
niem par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Londynu (i z pasażerami),
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
szw. par. **Ester** 893 z Sztokholmu,
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga.
29 lutego:
ang p. **Smolensk** 1 535 z Hull (i z pas.),
niem. par. **Fortuna** 304 z Rotterdamu,
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
1 marca:
ang. par. **Helder** 581 z Leith.
2 marca:
ang. p. **Baltara** 1 387 z Lipawy i z pas.),
niem. par. **Victoria** 364 z Bremy.
3 marca:
fr. par. **Yainville** 836 z Bordeaux,
duń. par. **Taarnholm** 828 z Swansea,
szw. par **Egon** 291 z Hangö.
4 marca:
niem. par **Pallas** 309 z Kolonji,
łot. par. **Auseklis** 720 z Antwerpji,
duń. par. **Estonia** 3 820 z Nowego Yorku (i z pasażerami).
5 marca:
niem. par. **Merkur** 365 z Rotterdamu,
hld. p. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga.
6 marca:
szw. par. **Sven** 196 z Göteborga (i z amunicją),
niem. par. **Birgit** 325 z Hamburga,
niem. par. **Johannes C. Russ** 575 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
niem. par. **Pylades** 383 z Kolonji,
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
niem. par. **Uranus** 402 z Bremy,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina.
7 marca:
norw. par. **Bomma** 461 ze Skien (i z saletrą),
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Specht** 355 z Antwerpji.
8 marca:
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga,
niem. par. **Elin** 348 z Rotterdamu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
ang. par. **Baltannic** 1034 z Tallinnu,
niem. par. **Herbert** 183 z Hamburga.
9 marca:
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 797 z Bordeaux,
niem. par. **Marianne** 609 z Antwerpji.
10 marca:
niem. ż. z m. **Annie** 94 z Aarhus,
austr. ż. z m. **Kärnten** 134 z Lipawy (linoleum),
niem. par. **Sperber** 449 z Królewca.
11 marca:
fr. par. **Lussac** 864 z Królewca,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Norrköpingu.
szw. par. **Iris** 169 z Hangö,
niem. par. **Elbing II** 340 z Rotterdamu,
niem. par. **Flora** 344 z Bremy.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

27 lutego:
niem. par. **Brake** 336 do Hamburga.
28 lutego:
gd. p. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z drz.),
niem. par. **Mineral** 309 do Rotterdamu,
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Rygi (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
niem. par. **Ruth** 341 do Lipawy,
szw. par. **Iris** 196 do Helsingforsu,
niem. par. **Bugsee** 392 do Rotterdamu (i z drzewem),
29 lutego:
niem. par. **Renate** 508 do Swansea,
duń. par. **Halfdan** 854 do Bordeaux (i z drz.),
szw. par. **Smaland** 1520 do Aleksandrji,
niem. par **Aeolus** 356 do Lipawy,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu.
1 marca:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drz.).
2 marca:
niem. par. **Luna** 279 do Bremy,
fsk. par. **Orient** 2 985 do Santos,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Victoria** 364 do Królewca,
ang. par. **Baltara** 1387 do Londynu (i z pas.),
3 marca:
norw. par. **Ara** 557 do Malmö,
duń. par. **I. C Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Eduard** 338 do Hamburga,
duń. par **Nlord** 283 do Kopenhagi,
niem. par. **Carl** 166 do Hamburga,
niem. par. **Reval** 575 do Tallinnu,
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu,
fsk. par. **Aegir** 457 do Helsingforsu,
niem. par. **Fortuna** 304 do Rotterdamu.
5 marca:
austr. mot. **Donau** 261 do Malmö.
6 marca:
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga (i z drzewem),
ang. par. **Helder** 581 do Leith (i z drzewem),
niem. par. **Pallas** 368 do Królewca.
7 marca:
niem. p. **Johannes C. Russ** 575 do Rygi,
niem. par. **Brake** 336 do Królewca,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Lipawy (i z pas.).
8 marca:
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu,
duń. par. **Tula** 718 do Marsylji,
szw. par. **Blanche** 210 do Sztokholmu,
niem. par. **Uranus** 402 do Rygi.
9 marca:
niem. par. **Brgit** 175 do Hamburga,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Johann Ahrens** 538 do Londynu (i z drzewem),
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Specht** 355 do Antwerpji (i ze zbożem),
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (z drzewem i końmi),
niem. par. **Merkur** 365 do Bremy,
norw. par. **Bomma** 461 do Moss.
10 marca:
niem. par. **Lothar** 257 do Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu.



Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie lutego
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 152 157, sól 45, superfosfat 710, parafina 1 610, cement 1 990, oleje 116, soda 89.

Prod. roślinne: jęczmień 550, owies 172, pszenica 45, ow. strączkowe 263, mączka kartoflana 166, cukier surowy 3 502, rafinada 1 230, pasza dla bydła 170, melasa 216, drzewo 30 181, rzepak 10, smoła 290.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 61, bydło 34, skóry 59.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3 290, mączka Thomasa 3 940, saletra chilijska 4 840, ruda żelazna 8,080, żelazo i stal 308, złom żelazny 7 857.

Prod. roślinne: pszenica 550, ryż 185, żywica i kalafonja 56, oleje 150, ekstrakty garbnikowe 25, bawełna 158.

Prod. zwierzęce: smalec 750, śledzie sol. 1920, tłuszcze 184, skóry solone 207.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	31. 3.	Lituania	Baltic America Line
	"	" "	22. 4.	Estonia	"
	"	" "	8. 4.	Lituania	"
19. 3.	" Londynu	" Londynu	23. 3.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
20. 3.	" Hull	" Hull	23. 3.	Kowno	"
26. 3.	" Londynu	" Londynu	30. 3.	Smolensk	"
27. 3.	" Hull	" Hull	30. 3.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 3.	z Le Havre	do Le Havre	9. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale
2. 3.	"	" "	3. 3.	" Virginie	Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.